



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-28012021-224742
CG-MH-E-28012021-224742

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 42]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जनवरी 28, 2021/माघ 8, 1942

No. 42]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 28, 2021/MAGHA 8, 1942

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 जनवरी, 2021

सं. टीएमपी/47/2020-एसपीएमपी (केओपीटी).—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीएमपी) एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [(पूर्व में कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)] से अभिकल्प, निर्माण, वित्त, परिचालन, हस्तांतरण ("डीबीएफओटी") आधार पर हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में बर्थ सं. 2 (पूर्व में बर्थ सं. 3) के अभियंत्रिकरण की परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्राप्त प्रस्ताव के निपटान से संबंधित है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/47/2020-एसपीएमपी (केओपीटी)

श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी)

आवेदक

कोरम

(i). श्री. टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री. सुनील कुमार सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(दिसम्बर 2020 के 28वें दिन पारित)

यह मामला 30 वर्षों की रियायत अवधि के लिए "अभिकल्प, निर्माण, वित्त, परिचालन, हस्तांतरण ("डीबीएफओटी") आधार पर हल्दिया गोदी कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में बर्थ सं. 2 (पहले बर्थ सं. 3) का यंत्रिकरण की परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [(पूर्व में कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)] से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एसपीएमपी ने अपने पत्र दिनांक 15 जनवरी 2019 द्वारा हल्दिया गोदी कॉम्पलेक्स के बर्थ सं. 2 (पहले बर्थ सं. 3) के यंत्रीकरण से संबंधित पीपीपी मोड पर संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए टीएमपी को प्रस्ताव भेजा था। परामर्श प्रक्रिया और संयुक्त सुनवाई होने के बाद, इस प्राधिकरण ने एक आदेश दिनांक 29 मार्च 2019 पारित किया था। इसे राजपत्र सं. 200 दिनांक 07 जून 2019 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.2. एसपीएमपी ने बताया था कि हालांकि एसपीएमपी द्वारा 10 जून 2019 को आरएफक्यू आमंत्रित किया गया था, चार पात्र बोलीदाताओं से 03 सितंबर 2020 की बोली की देय तारीख तक कोई वित्तीय बोली (आरएफपी) प्राप्त नहीं हुई थी। आखिरकार, आरएफक्यू को निरस्त कर दिया गया था और परियोजना की संशोधित तकनीकी विशेषता के आधार पर संशोधित अनुमानित लागत पर 01 अक्टूबर 2020 को पुनः आमंत्रित किया गया था। संशोधित तकनीकी अनुमान भावी बोलीदाताओं और पत्तन उपयोक्ताओं के साथ चर्चा के आधार पर तैयार किया गया है।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एसपीएमपी ने संशोधित तकनीकी तथा लागत अनुमानों के आधार पर एचडीसी में बर्थ सं. 2 के यंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु संशोधित प्रस्ताव अपने ईमेल दिनांक 12 अक्टूबर 2020 द्वारा अग्रप्रेषित किया था। एसपीएमपी ने निम्नलिखित निवेदन किए थे:—

- (i). पूर्व अनुमान तथा विशेषता के सापेक्ष वर्तमान अनुमान और विशेषता के बीच तुलना भेजी गई है। वर्तमान अनुमान उत्पाद निर्माता/एचडीसी की आंतरिक कार्य आदेश दर से बजटीय ऑफर के आधार पर तैयार किया गया है। पत्तन ने संशोधित विशेषताओं के कारण रु. 331.94 करोड़ की पूंजी लागत को कम करके रु. 298.26 किए जाने के बारे में बताया था। बजटीय ऑफर/एचडीसी की आंतरिक कार्य आदेश दर की प्रति भेजी गई है।
- (ii). संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव और डीपीआर भेजे गए हैं। (कार्गो प्रहस्तन प्रभार रु. 376.69 से कम करके रु. 335.90 प्रति टन किया गया है)
- (iii). परियोजना की यार्ड क्षमता की गणना वित्तीय वर्ष 2019-20 के दौरान एचडीसी द्वारा अर्जित शुष्क बल्क कार्गो के लिए 36.86 दिन के वास्तविक विराम समय के स्थान पर 35 दिनों के विराम समय पर विचार करते हुए की गई है।
- (iv). एचडीसी के बर्थ के नाम के परिवर्तन की राजपत्र अधिसूचना दिनांक 13.08.2019 की प्रति भेजी गई है।
- (v). प्रस्ताव अध्यक्ष, एसएमपी, कोलकाता द्वारा अनुमोदित किया गया है और अनुसमर्थन के लिए आगामी बोर्ड बैठक में पेश किया जाएगा।
- (vi). इस प्रकार, यथा प्रेषित मसौदा एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक के साथ विषय परियोजना के मामले में संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित किया जाए।

3.2. एसपीएमपी द्वारा अपने पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2020 द्वारा किए गए अन्य मुख्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:—

- (i). परियोजना की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं:—
 - (क). यह बर्थ हल्दिया गोदी कॉम्पलेक्स के परिबद्ध गोदी बेसिन के भीतर स्थित है। बर्थ सं. 2 की लम्बाई लगभग 337 मीटर (बर्थिंग सामना लंबाई — 193 मी.) और चौड़ाई 15.5 मी. है। यह बर्थ 230 मी. तक एलओए के साथ 85,000 डीडब्ल्यूटी तक के पेनामेक्स पोत और 28,000 टन के औसत पार्सल आकार का प्रहस्तन कर सकता है।
 - (ख). इस बर्थ को 1000 टीपीएच की क्षमता के साथ तट पावर के प्राक्धान के साथ ग्रैब तथा होपर सहित 2 रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन से सुसज्जित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए, मौजूदा बर्थ सं. 2 ढांचा रेलों के साथ उपलब्ध करवाया जाएगा जिसपर मोबाइल हारबर क्रेन घाट पर यात्रा करेगा।
 - (ग). मोबाइल हारबर क्रेन द्वारा उतारा गया कोयला/कोकिंग कोयला पाइल्स और एक-दूसरे को जोड़ने वाले बीमों की पिछली ओर स्थित की जाने वाली एकल गोदी कन्वेयर में उतारा जाएगा। यह कन्वेयर मोबाइल हारबर क्रेनों की क्षमता के साथ 2000 टीपीएच के बराबर की दरित क्षमता के साथ एलिबेटिड होगा।
 - (घ). गोदी कन्वेयर से कोयला बर्थ के पीछे मुख्य सड़क से होते हुए एलिबेटिड कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कन्वे किया जाएगा और उसके बाद स्टेकिंग के लिए यार्ड कन्वेयर में ले जाया जाएगा।
 - (ङ). स्टेकर सह रिक्लेमर (रिक्लेमिंग मोड में परिचालन करते हुए) द्वारा रिक्लेम किए गए स्टेक यार्ड से कोयला स्टेशनरी एसआईएलओ को कन्वे किया जाएगा।
 - (च). रिक्लेमिंग के लिए 2000 टीपीएच क्षमता की स्टेकिंग के लिए 2000 टीपीएच की दर क्षमता वाले दो स्टेकर सह रिक्लेमर स्टेक यार्ड में स्टॉक पाइलिंग कोयला के लिए और उसके बाद वैगन लदाई (एसआईएलओ) के माध्यम से निकासी के लिए योजनाबद्ध किए गए हैं।
 - (छ). स्टेशनरी एसआईएलओ से कोयला रेपिड वैगन लदाई प्रणाली जिसमें वैगन चलते रहेंगे, के माध्यम से रेलवे वैगनों में लादा जाएगा।
 - (ज). इस प्रणाली में यंत्रीकृत प्रणाली जिसमें दो नो गैन्ट्री ग्रैब अनलोडर, बेल्ट कन्वेयर प्रणाली, दो नो स्टेकर सह रिक्लेमर, रेपिड वैगन लदाई प्रणाली, सहयोगी सुविधाएं आदि शामिल हैं, के परिचालन के लिए एचटी तथा एलटी पावर की प्राप्ति तथा वितरण के लिए उपकेन्द्र होगा।

(झ). लगभग 1.8 एमवीए की अनुमानित पावर आवश्यकता पत्तन के मुख्य उपकेन्द्र से उपलब्ध होगा जहां पर्याप्त स्पेयर क्षमता उपलब्ध है। वैसे भावी बीओटी परिचालक को पत्तन के उपकेन्द्र से बर्थ 2 के प्रस्तावित उपकेन्द्र तक एचटी पावर सप्लाई केबल बिछानी होगी।

(ञ). कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला के अंतरण भंडारण के लिए स्टेक यार्ड बर्थ सं. 2 के बैक-अप क्षेत्र में स्थित किए जाने वाले विनिहित स्टेक यार्ड में स्थित किया जाएगा। यह क्षेत्र लौह अयस्क लदाई सुविधा के लिए प्रयुक्त बर्थ सं. 02 के बैकअप क्षेत्र और बर्थ सं. 01 के बैकअप क्षेत्र के भाग को जोड़ है।

बैकअप क्षेत्र बर्थ सं. 2 के लिए अभिविहित किया गया है (हैचिंग में दर्शाया गया है)। यार्ड प्रयोजन के लिए चिह्नित भूमि का क्षेत्रफल लगभग 145264 वर्ग मी. होगा। तथापि, एसआईएलओ, लदाई कन्वेयर और जेट्टी कन्वेयर के भाग उपर्युक्त क्षेत्र के बाहर है। संपूर्ण परियोजना के लिए अभिविहित कुल क्षेत्र बर्थ सं. 2 (2991.5 वर्ग मी.) के सिवाय 208649 वर्ग मी. है।

(ट). सामग्री प्रहस्तन प्रणाली रेल माउण्टेड मोबाइल हारबर क्रेन, बर्थ से स्टेक यार्ड तक स्थानांतरण के लिए कन्वेयर प्रणाली, के माध्यम से जलयान-तट स्थानांतरण के रूप में तैयार की गई है और स्टेकिंग के लिए दो स्टेकर सह रिव्लेमर के माध्यम से यार्ड में प्रहस्तन और स्टेकिंग यार्ड से एसआईएलओ रेपिड लदाई तक सामग्री के वहन के लिए कन्वेयर तथा एसआईएलओ से चालित वैगनों में कोयले की अंतिम रूप से लदाई। इस प्रणाली में जरूरी प्रदूषण नियंत्रण उपाय शामिल किया जाएगा।

(ठ). जलयान-तट स्थानांतरण

पूँजी लागत, परिचालनात्मक लचीलापन और सिद्ध कार्यनिष्पादन पर विचार करते हुए, तट पावर के प्राक्धान के साथ ग्रेब तथा होपर सहित 13.687 मी. के रेल स्पैन के साथ दो 1000 टीपीएच रेल माउण्टेड मोबाइल हारबर क्रेन बर्थों को सुसज्जित करने का प्रस्ताव किया गया है।

यह नोट किया जाए कि पार्ट लदाई के साथ हल्दिया पोतों में डुबाव सीमाओं के कारण, दूसरे गहरे डुबाव पत्तन में हैचों का सर्वोच्च भाग उतारे जाते हैं। इसलिए ग्रेब की क्रीम बाइट के लिए उपलब्ध कोयला की मात्रा सीमित होगी। चूंकि हैच खाली किए जाते हैं, शेष कोयला बेबी डोजर द्वारा हैच में एक स्थान पर हीप किया जाता है। बेबी डोजर ग्रेब टू बाइट और लिफ्ट के लिए पर्याप्त हीप में अलग-अलग कोयले के स्थानांतरण के इर्दगिर्द घूमता है। इस प्रक्रिया में कुछ परिचालनात्मक समय लगेगा क्योंकि ग्रेब कन्टेनर क्रीम बाइट की तुलना में बहुत कम हो जाएगा। जब पूर्णतः लदे जलयान को उतारा जाता है तो उत्पादकता उच्चतर होगी क्योंकि ग्रेब पूर्ण ग्रेब कन्टेनर के साथ हैच की चोटी पर बाइट ले सकता है और पार्ट उतारे गए पोत की तुलना में कम लिफ्टिंग ऊंचाई होगी। इस प्रकार, इसकी औसत उतराई दर अधिक होगी। लेकिन आंशिक रूप से लदे जलयान में, प्रारंभिक लिफ्ट ऊंचाई अधिक होगी क्योंकि हैच कवर पहले से ही कम किया जा चुका होगा। पिछले भाग को साफ करने के लिए, लिफ्टिंग ऊंचाई अधिक है और ग्रेब कन्टेनर भी कम है। ये सभी संचयी रूप से औसत उत्पादकता को कम करते हैं।

2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए उत्पादकता हैं—

औसत जलयान दिवस उत्पादकता

कार्गो	एफवाई 17-18	एफवाई 18-19	एफवाई 19-20
कोकिंग कोयला	17,548	16,907	17,947
गैर-कोकिंग कोयला	18,540	17,927	19,489

चूंकि बर्थ सं. 2 को स्वचालित उपस्कर से पूर्णतः यंत्रीकृत किया जाएगा, इसलिए, उपर्युक्त मुद्दों पर विचार करते हुए, यह प्रस्ताव किया गया है कि 20,000 टीपीडी की औसत उत्पादकता पर विचार किया जाएगा।

(ड). बर्थ-स्टेकयार्ड स्थानांतरण

प्रदूषण के स्तर को ध्यान में रखते हुए जो डम्पर तथा पे लोडर प्रणाली द्वारा प्रहस्तन किए जाने के कारण सृजित किया जा सकेगा, इसे कन्वेयर प्रणाली में योजनाबद्ध किया गया है। योजनाबद्ध एमएचसी में अभिन्न होपर होंगे, उतारा गया कोयला होपर और एमएचसी की पिछली ओर स्थित ऐलिवेटेड जेट्टी कन्वेयर में शटल कन्वेयर के माध्यम से ले जाया जाएगा। जेट्टी कन्वेयर सामग्री को दूसरे कन्वेयर में स्थानांतरित किया जाएगा जिसके माध्यम से कोयला यार्ड स्टेकिंग कन्वेयरों में स्थानांतरित किया जाएगा और अंतिम रूप से स्टेकर सह रिव्लेमरों के माध्यम से स्टेक यार्ड में स्थानांतरित किया जाएगा। कन्वेयर प्रणाली 2000 टीपीएच की मैचिंग दरित क्षमता होगी।

(ढ). स्टेकयार्ड का लेआउट

स्टेकयार्ड का वैचारिक लेआउट:

स्टेक यार्ड में कन्वेयरों तथा स्टेकर सह रिव्लेमर के माध्यम से प्राप्त सामग्री को जियोमेट्रिक आकृति वाली स्टॉकपाइल्स में स्टेक किया जाएगा। स्टेक यार्ड को दो स्टेकर सह रिव्लेमरों से सुसज्जित करने का प्रस्ताव किया गया है। इस रिपोर्ट में यथा प्रस्तावित स्टेक यार्ड का वैचारिक लेआउट की क्षमता लगभग 5.00 लाख टन होगी।

(ण). निकासी

यह प्रस्तावित किया गया है कि 80 प्रतिशत कार्गो रेल द्वारा निकासित किया जाएगा और 20 प्रतिशत कार्गो रोड के माध्यम से निकासित किया जाएगा। इस प्रकार लगभग 2 से 3 रैक प्रतिदिन योजनाबद्ध वार्षिक थ्रुपट की निकासी के लिए अपेक्षित होंगे।

- (ii). मुख्यतः कोयला, कोक, चूनापत्थर तथा अन्य अनुकूल शुष्क बल्क कार्गो इस सुविधा में प्रहस्तिर किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर, शुष्क बल्क कार्गो का संभावित भावी यातायात निम्नवत् होगा:-

शुष्क कार्गो के लिए पूर्वानुमान (मिलियन टन)

घटक	2017-18 में वास्तविक	आईपीए द्वारा पूर्वानुमान		ईसीओएम पूर्वानुमान	
		2020-21	2025-26	2020-21	2025-26
कोकिंग कोयला	7.32	6.40	6.90	8.00	11.20
गैर-कोकिंग कोयला	4.45	7.30	7.30	3.30	3.30
ताप कोयला	2.18	2.30	2.90	1.60	2.10
लौह अयस्क	1.57	1.30	2.30	1.00	1.30
मैगनीज अयस्क तथा स्लैग	1.55	1.80	2.30	2.00	2.50
उर्वरक तथा कच्चा माल	0.34	0.80	1.20	1.00	1.50
ढोक	0.50	0.60	0.90	@	@
चूनापत्थर	2.08	2.10	2.80	2.00	2.80
अन्य अतिरिक्त स्टील	1.44	1.80	2.60	4.00	5.20
कुल शुष्क कार्गो	21.44	24.40	29.20	22.90	29.90

एल एंड टी आईएल द्वारा प्रस्तुत की गई मास्टर योजना में, यह पूर्वानुमानित शुष्क बल्क कार्गो (आयात) है जोकि एफवाई 25 और एफवाई 30 में निम्नवत् है:-

क्र.सं.	घटक	एफवाई-25 में पूर्वानुमान (एमएमपीए में)	एफवाई-30 में पूर्वानुमान (एमएमटीपीए में)
01	कोकिंग कोयला	12.00	17.40
02	गैर कोकिंग कोयला	11.30	14.10
03	मैगनीज अयस्क	1.69	2.29
04	चूनापत्थर	2.80	3.50
	कुल	27.79	37.29

(iii). कार्गो प्रहस्तन के लिए एसओआर तैयार करना

महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 (30 सितंबर 2013) के पैरा 2.2 के अनुसार, “संदर्भ प्रशुल्क 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए उच्चतम निर्धारित प्रशुल्क होगा। यदि उस महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो अथवा यदि संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए उच्चतम निर्धारित प्रशुल्क विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो संबद्ध महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क का टीएमपी के समक्ष प्रस्ताव कर सकता है जोकि विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधि है। चूंकि अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अधीन कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, जोकि विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना/प्रस्तावित घटकों के लिए पर्याप्त प्रतिनिधि है वह उपलब्ध है, वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव “महापत्तन में प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013” के खंड 2.4 के अनुसार अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के आधार पर तैयार किया गया है।

(iv). सर्वोत्तम क्षमता की गणना

टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता अधिकतम क्षमता का 70 प्रतिशत परिगणित की गई है। सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम बर्थ क्षमता और सर्वोत्तम स्टेक यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य है। बोलीदाता के अनुरोध पर विचार करते हुए विराम समय को बढ़ाकर 35 दिन किया गया है और तत्पश्चात देखा गया कि एचडीसी में वर्ष 2019-20 के लिए 365 दिनों का विराम समय है।

(क). स्टॉकयार्ड की सर्वोत्तम क्षमता (टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार)

कोयला टर्मिनल के लिए टीएएमपी दिशानिर्देशों में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि सर्वोत्तम यार्ड क्षमता अधिकतम कोयला का 70 प्रतिशत है जो यार्ड पार कर सकता है और निम्नलिखित सूत्र से लिया गया है:-

$$\text{सर्वोत्तम यार्ड क्षमता} = (0.7 \times A \times Q \times T) \text{ टन}$$

जहाँ

A - स्टॉकपाइल क्षेत्र वर्ग मी. में

Q - स्टेक की जाने वाली मात्रा वर्ग मी.

T - एक वर्ष में प्लॉट का टर्नओवर अनुपात

स्टॉकपाइल्स का कुल क्षेत्र =

$$(4010+4477+5687+8507+15118+12654+12133+10904+6136+6380+6832+7162 \text{ 100000 वर्ग मी.})$$

मात्रा जिसे प्रति मी² स्टेक किया जा सकता है = 5.2 टीई

कार्गो का औसत विराम समय = 35 दिन

टर्नओवर अनुपात = $360/35 = 10.285$ दिन

इसलिए, एक वर्ष में औसत प्लॉट टर्नओवर अनुपात $360/35 = 10.285$ दिन होगा।

यार्ड क्षमता $(0.7 \times 100000 \times 5.2 \times 10.285) = 3.744 \text{ एमटीपीए}$

(ख). सर्वोत्तम बर्थ क्षमता (टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार)

इस खंड में पहले यह देखा गया है कि औसत प्रहस्तन दर 20,000 टन प्रतिदिन है। टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निम्नलिखित सूत्र का प्रयोग करते हुए परिगणित की गई है:

सर्वोत्तम क्षमता

$$= 0.7 \times \frac{S1 \times P1}{100} + \frac{S2 \times P2}{100} + \frac{S3 \times P3}{100} + \dots \times 365$$

S1 — कार्गो प्रकार 1 की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी

P1 — कार्गो की ढुलाई करने वाले पोत प्रकार 1 की प्रहस्तन दर

S2 — कार्गो प्रकार 2 की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी

P2 — कार्गो की ढुलाई करने वाले पोत प्रकार 2 की प्रहस्तन दर

S1, P1, S2, P2 और इससे आगे पल्लन विशेष के बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाले विभिन्न प्रकार के कार्गो की संख्या पर निर्भर करते हुए।

वर्तमान प्रस्ताव में, पेनामेक्स पोतों और हैंडीमेक्स पोतों की हिस्सेदारी मौजूदा रूझान के आधार पर क्रमशः 80 प्रतिशत और 20 प्रतिशत पर विचार किया गया है।

सूत्र के अनुसार, नये बर्थ की सर्वोत्तम क्षमता (जहां केवल कोयला प्रहस्तित किया जाएगा), परिगणित किया जाता है

$$365 \times 0.7 \times 20,000 \approx 5.11 \text{ एमटीपीए अर्थात् } 5.00 \text{ एमटीपीए}$$

अतः, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता: **3.744 एमटीपीए** (दो का निम्नतर)।

इसलिए टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 3.744 एमटीपीए सुविचारित की गई है।**(v). पूंजी लागत**

जैसाकि पहले भी परिभाषित किया गया है, कैपिटल उपस्कर की विशेषता संशोधित की गई है। परियोजना की कुल पूंजी लागत का अनुमान रु. 298.26 करोड़ जीएसटी सहित है। अनुमान का सार विवरण नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	विवरण	राशि (रु. करोड़ों में)
क.		
	(i). सिविल लागत	
1.	लोडरों तथा अन्य मशीनों को व्यवस्थित करने के लिए मौजूदा बर्थ की रिवेमिंग	2.79
2.	कन्वेयर ढांचे के लिए सिविल ढांचा	5.00
3.	सिलो प्रणाली के लिए सिविल कार्य	5.00
4.	लांग ट्रेवल सीआर 120 रेल 360 एमटीआर	1.00
5.	रैपिड वैगन लदाई प्रणाली के लिए न्यू रेलवे लाइनों का निर्माण	11.00
6.	स्टेकर सह रिवलेमर की मौजूदा ट्रैक लाइन का विस्तार	20.32
7.	आरसीसी ड्रेन	2.00
8.	कम्पाउंड दीवार	1.50
9.	लैंड फीलिंग तथा कम्पेक्शन	0.50
10.	कार्यालय भवन	0.60
11.	उपकेन्द्र भवन	2.69
12.	यार्ड का लेटराइट हार्ड स्टैंडिंग	8.10
13.	2 प्रतिशत की दर से विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागतें	1.21
14.	3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं	1.82
15.	18 प्रतिशत की दर से सिविल कार्यों पर जीएसटी	11.44
	जीएसटी सहित सिविल लागत	74.96
	(ii). अभियांत्रिक उपस्कर लागत	
1.	तट पावर के प्रावधान के साथ ग्रेब तथा होपर सहित 13.687 मी. के रेल स्पैन के साथ 1000 टीपीएच रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन	79.16
2.	स्थानांतरण स्थलों सहित कन्वेयर 2000 टीपीएच क्षमता (लगभग 2000 मी.)	21.19
3.	स्टेकर सह रिवलेमर – स्टेकिंग-2000 टीपीएच, रिवलेमिंग-2000 टीपीएच, बूम लम्बाई-45 मी. के साथ	50.00
4.	न्यूनतम 800 मी.ट. भंडारण क्षमता और 2000 टीपीएच की उतराई दर के साथ एसआईएलओ और रैपिड वैगन लदाई प्रणाली	14.25
5.	जल आपूर्ति तथा वितरण सहित धूल निवारण प्रणाली और अग्नि शमन सुविधाएं	7.59
6.	चालित धर्मकांटा	0.95
7.	2 प्रतिशत की दर से विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण	3.46
8.	3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं	5.19
9.	18 प्रतिशत की दर से अभियांत्रिक कार्यों पर जीएसटी [परिकल्पित पूर्ण आईटीसी]	0.00

क्र.सं.	विवरण	राशि (रु. करोड़ों में)
	अभियांत्रिक लागत	181.80
	(iii). बिजली कार्य	12.90
1.	उपकेन्द्र सहित इलैक्ट्रिकल बिजली आपूर्ति और वितरण प्रणाली	25.00
2.	हाइ मस्ट लाइटिंग सिस्टम के साथ रोशनीकरण	1.00
3.	2 प्रतिशत की दर से विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागतें	0.52
4.	3 प्रतिशत की दर से आकस्मिकताएं	0.78
5.	18 प्रतिशत की दर से अभियांत्रिक कार्यों पर जीएसटी [परिकल्पित पूर्ण आईटीसी]	0.00
	इलैक्ट्रिकल लागत	27.30
	जोड़	284.06
	(iv). विविध	
	सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत	14.20
	ग्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i+ii+iii+iv)	298.26
ख.	बर्थ किराया गतिविधि	0.00
	कुल पूंजी लागत (क+ख)	298.26

टिप्पणी: इनपुट टैक्स क्रेडिट अभियांत्रिक/इलैक्ट्रिकल लागतों पर भुगतान किए गए जीएसटी पर प्राप्त किया जा सकता है। इसलिए, केप-एक्स और परिणामी अचल परिसंपत्तियों पर विचार नहीं किया जा सकता।

(vi). परिचालन लागत

क्र.सं.	विवरण	राशि (रु. करोड़ों में)
1.	कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि के लिए परिचालन लागत	
(क).	किराया प्रभार	
(i).	एक हाइ पावर लोकोमोटिव (ईंधन के बिना)	2.7183
(ii).	चार बेबी डोजर (सभी दर सहित) – 175 पोटों के लिए 10 पालियां प्रति पोट	2.31525
(iii).	एक एक्सकवेटर (सभी दर सहित)	0.48672
(iv).	एक हाइड्रा (सभी दर सहित)	0.21888
(v).	एक बुल डोजर (सभी सहित)	0.574
(vi).	रोड निकासी के लिए दो 10 मी.ट. पे लोडर (सभी सहित)	2.96352
(ख).	बिजली लागत	6.24
	1.4 इकाईयां/टन, प्रभावी लेवी – रु. 11.91 प्रति केंडब्ल्यूएच (एनर्जी प्रभार रु. 7.15 प्रति केंडब्ल्यूएच, डिमांड प्रभार – रु. 384.00 प्रति केंवीए 1600 केंवीए के लिए, सरकारी शुल्क – 17.5 प्रतिशत, लाइन हानि – 2.6 प्रतिशत, एसपीएमपी ओवरहेड प्रभार 19.25 प्रतिशत]	

(ग). ईंधन लागत		
(i). लोकोमोटिव		0.56
30 लिटर प्रति घंटा * रु. 75.03 प्रति लिटर *2508.48 घंटे प्रतिवर्ष		
(घ). मरम्मत और अनुष्ण		
(i). सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत)		0.79
(ii). अभियांत्रिक तथा इलेक्ट्रिकल उपस्कर, पुर्जों सहित (उपस्कर लागत पर 7 प्रतिशत)		15.37
(ङ). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत)		2.98
(च). मूल्यहास		
(i). 3.17 प्रतिशत की दर से सिविल कार्य		2.50
(ii). 6.33 प्रतिशत की दर से अभियांत्रिक कार्य		12.08
(iii). 9.5 प्रतिशत की दर से बिजली परिसंपत्तियां		2.72
(छ). लाइसेंस शुल्क [168888 वर्ग मी. बेयर भूमिऔर @28.4463 प्रति वर्ग मी. प्रति माह + 42752 वर्ग मी. हार्ड स्टैंड एवं जेटी क्षेत्र @रु. 44.2281 प्रति वर्ग मी. प्रति माह]		
(ज). वेतनों तथा उपरिचयों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5 प्रतिशत)		14.91
कुल परिचालन लागत		75.47

(vii). **वार्षिक राजस्व अपेक्षा की गणना**

टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से पूंजी पर प्रतिलाभ और परिचालन लागत का जोड़ है। निम्नलिखित तालिका गणनाएं उपलब्ध करवाता है।

(क). **कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए राजस्व अपेक्षा**

(रु. करोड़ों में)

अनुमानित राजस्व अपेक्षा	राशि
(क) परिचालन लागत	75.47
(ख) 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	47.72
कुल राजस्व अपेक्षा (क) + (ख)	123.19

(ख). **वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन (कार्गो प्रहस्तन गतिविधि):**

टीएएमपी दिशानिर्देश निर्धारित करता है कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) को तीन श्रेणियों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार को क्रमशः 98 प्रतिशत, 1 प्रतिशत और 1 प्रतिशत में विभाजित किया जाए। तदनुसार, एआरआर को आगे निम्नवत् प्रभाजित किया गया है:-

(रु. करोड़ों में)

गतिविधि		राशि
क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार	98%	120.73
ख) भंडारण प्रभार	1%	1.23
ग) विविध प्रभार	1%	1.23
कुल राजस्व अपेक्षा (क) + (ख) + (ग)	100%	123.19

3.3. प्रस्तावित परियोजना सुविधाओं पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की सर्वोत्तम क्षमता और वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर, प्रभार्य प्रशुल्क प्रति टन परिगणित किया गया है। एसपीएमपी ने प्रस्तावित प्रशुल्क की गणना की है और निम्नलिखित के लिए अनुमोदन मांगा है:

(i). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

शुष्क बल्क कार्गो (कोयला, चूनापत्थर आदि) के लिए ओवरसीज तथा तटीय आवागमनों की हिस्सेदारी क्रमशः लगभग 90 प्रतिशत और 10 प्रतिशत सुविचारित की गई है।

(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार

क्र. सं.	घटक	इकाई दर रु. प्रति मीट्रिक टन अथवा उसका भाग में	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो (ताप कोयला से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं)	335.90	201.54
2.	ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं	335.90	335.90

(ख). भंडारण प्रभार

भंडारण प्रभार के लिए वार्षिक अपेक्षा रु. 1.23 करोड़ है। इससे पहले निःशुल्क समय 10 दिन था। कई बोलीदाताओं ने अनुरोध किया था कि हल्दिया में विराम समय 35 दिनों से अधिक है। तदनुसार, उन्होंने निःशुल्क अवधि को बढ़ाकर 25-30 दिन करने का अनुरोध किया था। अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अभियांत्रिकी कोयला टर्मिनल के मामले में 25 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि उपलब्ध करवाता है। तदनुसार, निःशुल्क अवधि को पहले सुविचारित 10 दिनों के स्थान पर 25 दिन किया गया है। यह उम्मीद है कि केवल 30 प्रतिशत कार्गो 25 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारित किया जा सकता है। तदनुसार, स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् प्रस्तावित किए गए हैं:-

भंडारण प्रभारों की गणना के लिए परिगणना (बर्थ सं. 2, पूर्व में बर्थ सं. 3)						
क्र. सं.	विवरण	निःशुल्क दिवस	पहला स्लैब	दूसरा स्लैब	तीसरा स्लैब	जोड़
1	सर्वोत्तम क्षमता		37,44,000			
2	प्रत्येक स्लैब में दिन	25	5	5		
3	प्रत्येक स्लैब में कार्गो का प्रतिशत	70%	20%	10%		
4	प्रत्येक स्लैब में मात्रा	26,20,800	7,48,800	3,74,400		
6	औसतन प्रत्येक स्लैब में 50 प्रतिशत समय लिया गया है		18,72,000	46,80,000		65,52,000
5	नियत भार		1.00	1.50		
	प्रत्येक स्लैब में भारित मात्रा (औसतन प्रत्येक स्लैब में 50 प्रतिशत समय लिया गया है)		18,72,000	70,20,000		88,92,000
7	राजस्व अपेक्षा					1.23 (रु. करोड़ों में)
8	औसत प्रशुल्क प्रति मी.ट. टन प्रति दिवस					1.39
9	प्रत्येक स्लैब के लिए प्रशुल्क		1.39	2.08	2.77	

इसलिए, निःशुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार निम्नलिखित हैं:

विवरण	दर रु. प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग
निःशुल्क अवधि	25 days
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पांच दिवस	1.39
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6वें से 10वें दिन	2.08
11वें दिन से आगे	2.77

(ग). **विविध प्रभार**

विविध प्रभारों के लिए वार्षिक अपेक्षा रु. 1.23 करोड़ है। तदनुसार, सफाई, वेगनों/ट्रकों का भारतोलन, कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी जैसी सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार सभी शुष्क बल्क कार्गो के रु. 3.29 प्रति टन पर प्रभारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

क्र.सं.	विवरण	रु. करोड़ों में
i.	राजस्व अपेक्षा (क)	1.23
ii.	टर्मिनल की क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष) (ख)	37.44
	सभी शुष्क बल्क कार्गो के लिए विविध प्रभार प्रति टन (क)/(ख)	3.29

3.4. **एसपीएमपी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:-**

- पैरामीटर विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ आउटपुट) से संव्यवहार करता है।
- कोयला/कोक/चूनापत्थर/अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, टर्मिनल (यंत्रीकरण, प्रहस्तन की पद्धति) और पार्सल आकार की क्षमता सकल बर्थ आउटपुट को निर्धारित करेगी। उच्चतर टर्मिनल क्षमता और बड़े पार्सल आकार उच्च उत्पादकता का नेतृत्व करेगा।
- सकल बर्थ आउटपुट टर्मिनल में उस महीने में सभी जलयानों के निवल कार्य घंटों द्वारा विभाजित और 24 से गुणा करते हुए विभाजित टर्मिनल में एक महीने के दौरान जलयानों से उतारे गए कुल कार्गो पर विचार करते हुए गणना किया जाएगा।
- जलयानों के निवल कार्य घंटे प्रशनाधीन माह में उस टर्मिनल में सभी जलयानों द्वारा व्यय कुल घंटों से 4 घंटे प्रति जलयान घटाते हुए निर्धारित किए जाएंगे। टर्मिनल में जलयान द्वारा व्यय घंटों की गणना करते समय, नौचालन के लिए तैयार होने के अपने निर्णय की घोषणा करते समय जलयानों से आगे टर्मिनल पर जलयान द्वारा व्यय किया गया समय एक माह की सकल बर्थ उत्पादकता की गणना के लिए सुविचारित किया जाएगा।
- कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए सकल बर्थ आउटपुट के मानदंड निम्नलिखित हैं:
 - पेनामेक्स पोतों अथवा उच्चतर आकार के पोत के लिए सकल बर्थ आउटपुट – 20,000 मी.ट./दिन।
 - हैंडीमेक्स/सुपरमेक्स/पोतों के लिए सकल बर्थ आउटपुट – 20,000 मी.ट./दिन

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एसपीएमपी प्रस्ताव दिनांक 12 अक्टूबर 2020 की प्रतिलिपि हमारे पत्र दिनांक 23 अक्टूबर 2020, 04 नवंबर 2020 और 10 नवंबर 2020 द्वारा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/मुख्य कोयला आयातकों/लौह अयस्क निर्यातकों/भावी बोलीदाताओं (एसपीएमपी द्वारा प्रेषित सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। प्रतिसाद में, कुछ भावी बोलीदाताओं और उपयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां एसपीएमपी को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। एसपीएमपी ने अपने ईमेल दिनांक 18 दिसम्बर 2020 द्वारा प्रतिसाद दिया था।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा पर, यह देखा गया था कि कुछ बिन्दुओं पर एसपीएमपी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की आवश्यकता थी। तदनुसार, एसपीएमपी से पत्र दिनांक 12 नवंबर 2020 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। एसपीएमपी ने अपने ईमेल दिनांक 18 दिसंबर 2020 द्वारा प्रतिसाद दिया था। एसपीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना और उनपर एसपीएमपी के उत्तर नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	टीएमपी का उत्तर
क.	सामान्य:	
(i).	एसपीएमपी संदर्भित प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए अपने मंडल संकल्प की प्रतिलिपि भेजे।	पुष्ट मंडल कार्यवृत्त ईमेल दिनांक 26-11-2020 द्वारा टीएमपी को अग्रेषित किए गए हैं।

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	टीएएमपी का उत्तर												
		(एसपीएमपी ने इस प्रस्ताव के लिए अपने ईमेल दिनांक 26 नवंबर 2020 द्वारा एसपीएमपी के न्यासी मंडल का अनुमोदन अग्रेषित किया था।)												
(ii).	<p>प्रस्तावित सुविधा, मसौदा दरमान के अनुसार, कोयला, कोक, चूनापत्थर, अन्य शुष्क बल्क कार्गो और ताप कोयले, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित की गई है। इस परिप्रेक्ष्य में,</p> <p>(क). बहुउद्देशीय परियोजना के लिए निर्धारित मानदंडों को अंगीकृत करने की बजाय कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानदंडों के आधार पर प्रस्ताव तैयार किए जाने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित प्रत्येक प्रकार के कार्गो की हिस्सेदारी दर्शाएँ।</p>	<p>(क). कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देश अंगीकृत किए गए हैं क्योंकि बर्था मुख्यतः कोयला कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित किया गया है जोकि साध्यता रिपोर्ट में अनुमानित यातायात पर आधारित है।</p> <p>इसके अलावा, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की पद्धति लगभग कोकिंग कोयले के समान है।</p> <p>(ख). 80 प्रतिशत कार्गो कोकिंग कोयला/गैर-कोकिंग कोयला, 10 प्रतिशत चूनापत्थर तथा अन्य फ्लक्स, शेष 10 प्रतिशत अन्य शुष्क बल्क कार्गो होने की उम्मीद है।</p>												
(iii).	कोयला कार्गो के आयात पर अनिश्चितता के आधार पर, एसपीएमपी ने कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो, ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं आदि के प्रहस्तन का प्रस्ताव करने की मांग की है। इस संबंध में, एसपीएमपी किसी अन्य सक्षम कार्गो के प्रहस्तन पर विचार करे जो अपफ्रंट आधार पर संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के समय और बोलियां आमंत्रित करने से पहले प्रहस्तित किया जा सके। एसपीएमपी यह भी नोट करे कि 2008/2013 दिशानिर्देश अतिरिक्त कार्गो/सेवा के लिए प्रशुल्क का निर्धारण अथवा संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा और थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) सूचकांकन के सिवाय बोली के बाद के परिदृश्य में टीएएमपी द्वारा हस्तक्षेप का प्रावधान नहीं किया गया है।	<p>2019-20 में, लगभग 17.5 मिलियन टन कोयला एचडीसी में प्रहस्तित किया गया है और स्टील तथा पावर इंडस्ट्रीज के अपग्रेडेशन के कारण आगामी वर्षों में मात्रा में वृद्धि किए जाने का अनुमान है। इसके अलावा, लगभग 9.7 मिलियन टन अन्य कार्गो जैसे चूनापत्थर, मैगनीज अयस्क, कोक आदि पिछले वित्तीय वर्ष में प्रहस्तित किए गए थे। हालांकि मौजूदा बर्था मुख्यतः कोयले के प्रहस्तन के लिए सुविचारित किया गया है, शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अभी प्रावधान किया जाना है और प्रहस्तित की जाने वाली कार्गो की संकेतक हिस्सेदारी उपलब्ध करवाई गई है।</p> <p>पहले से उल्लिखित कार्गो से इतर कोई कार्गो सम्मिश्रण से बचने के लिए प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तन के लिए सक्षम कार्गो के रूप में परिकल्पित किया गया है।</p>												
ख.	सर्वोत्तम क्षमता:													
(i).	<p>घाट क्षमता:</p> <p>(क). पेनामेक्स पोतों तथा हैंडीमेक्स पोतों की हिस्सेदारी 80:20 पर विचार किए जाने का आधार स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). पिछले तीन वर्षों में एसपीएमपी में एचडीसी में आने वाले कोयला, कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो, ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं का प्रहस्तन करने वाले पेनामेक्स पोतों तथा हैंडीमेक्स पोतों की वास्तविक प्रतिशत हिस्सेदारी।</p>	<p>(क). आयात कार्गो के मामले में 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के दौरान, पेनामेक्स पोतों (1060 सं.) द्वारा औसतन 79 प्रतिशत कार्गो ढोया गया था जबकि 21 प्रतिशत कार्गो हैंडीमेक्स पोतों (282 सं.) द्वारा ढोया गया था। तदनुसार, पेनामेक्स और हैंडीमेक्स के लिए प्रतिशत हिस्सेदारी क्रमशः 80 प्रतिशत और 20 प्रतिशत सुविचारित की गई है।</p> <p>(ख). आयात कोयला के मामले में पिछले 3 वर्षों के दौरान, एचडीसी में आने वाले पेनामेक्स पोतों तथा हैंडीमेक्स पोतों की संख्या नीचे दी गई है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वित्तीय वर्ष</th><th>पेनामेक्स पोत</th><th>हैंडीमेक्स पोत</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>एफवाई 2019-20</td><td>360</td><td>79</td></tr> <tr> <td>एफवाई 2018-19</td><td>379</td><td>110</td></tr> <tr> <td>एफवाई 2017-18</td><td>321</td><td>93</td></tr> </tbody> </table>	वित्तीय वर्ष	पेनामेक्स पोत	हैंडीमेक्स पोत	एफवाई 2019-20	360	79	एफवाई 2018-19	379	110	एफवाई 2017-18	321	93
वित्तीय वर्ष	पेनामेक्स पोत	हैंडीमेक्स पोत												
एफवाई 2019-20	360	79												
एफवाई 2018-19	379	110												
एफवाई 2017-18	321	93												

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	टीएमपी का उत्तर																
	<p>(ग). पुष्टि करें कि सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित सभी शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो का उत्पादकता स्तर 20,000 टन प्रतिदिन होगा।</p> <p>(घ). हालांकि प्रस्तावित सुविधा कोयला, कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित की गई है, परंतु एसपीएमपी ने केवल कोयला प्रहस्तित किया जाएगा पर विचार करते हुए बर्थ की घाट क्षमता की गणना की है। उक्त पूर्वानुमान का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ङ). पिछले तीन वर्षों में कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में एचडीसी में अर्जित वास्तविक उत्पादकता भेजे।</p> <p>(च). पुष्टि करें कि प्रस्तावित सुविधा के परिचालक को सुविधा में तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित 1000 टीपीएच क्षमता की रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन से इतर सुविधा पर उच्चतर क्षमता रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन तैनात करने की अनुमति नहीं दी जाएगी।</p>	<p>(ग). यह पुष्टि की जाती है कि कोयला, कोक, ताप कोयला, चूनापत्थर और लौह अयस्क फाइन्स जोकि बर्थ सं. 2 में प्रस्तावित सुविधा के माध्यम से प्रहस्तन के लिए परिकल्पित किए गए हैं, उनका उत्पादकता स्तर 20,000 टीपीडी होगा।</p> <p>(घ). प्रस्तावित सुविधा मुख्यतः कोयला कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए परिकल्पित की गई है और इसलिए बर्थ की घाट क्षमता केवल कोयला पर विचार करते हुए परिगणित की गई है।</p> <p>(ङ). वास्तविक उत्पादकता निम्नवत् है:</p> <table><thead><tr><th>कार्गो</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr></thead><tbody><tr><td>कोयला</td><td>19536</td><td>17510</td><td>19539</td></tr><tr><td>चूनापत्थर</td><td>20923</td><td>19166</td><td>18853</td></tr><tr><td>अन्य शुष्क बल्क</td><td>18531</td><td>16987</td><td>15464</td></tr></tbody></table> <p>(च). प्रस्तावित 1000 टीपीएच की रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन परिचालक द्वारा तैनात की जाने वाली न्यूनतम क्षमता है और परिचालक अपनी स्वेच्छा से उच्चतर क्षमता तैनात करेगा।</p>	कार्गो	2017-18	2018-19	2019-20	कोयला	19536	17510	19539	चूनापत्थर	20923	19166	18853	अन्य शुष्क बल्क	18531	16987	15464
कार्गो	2017-18	2018-19	2019-20															
कोयला	19536	17510	19539															
चूनापत्थर	20923	19166	18853															
अन्य शुष्क बल्क	18531	16987	15464															
(ii).	<p>यार्ड क्षमता:</p> <p>(क). स्टॉकयार्ड क्षमता की गणना से, यह देखा गया है कि 100000 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्रफल प्रस्तावित क्षेत्र में कार्गो की स्टैकिंग के लिए प्रयुक्त किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। बर्थ सं. 2 (2991.5 वर्ग मी.) से संबंधित क्षेत्रफल के सिवाय परियोजना के लिए अभिचिह्नित कुल क्षेत्रफल 208649 वर्ग मी. है। क्षेत्र 52 प्रतिशत क्षेत्रफल में क्या अनुषंगी सुविधाएं परिकल्पित की गई हैं।</p> <p>(ख). एसपीएमपी द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि यार्ड क्षमता और घाट क्षमता के बीच भारी अंतर है। चूंकि यार्ड क्षमता अवरोधक बताई गई है, इसलिए एसपीएमपी से अनुरोध है कि उपस्कर तथा कन्वेयर प्रणाली की प्रोफाइल देखें और कम क्षमता के प्रहस्तन उपस्कर तथा कन्वेयर प्रणाली को तैनात किए जाने की संभावना का पता लगायें, यदि यार्ड क्षमता में सुधार नहीं किया जा सकता ताकि यार्ड और घाट क्षमता के बीच के अंतर को कम किया जा सके।</p> <p>(ग). पिछले तीन वर्षों में कोयला, कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में एचडीसी में अर्जित वास्तविक स्टेक ऊंचाई भेजे।</p> <p>(घ). स्पष्ट करें कि क्या स्टेकयार्ड क्षमता गणना के लिए एसपीएमपी द्वारा सुविचारित 5.2 टन प्रति वर्ग मी. की स्टेक ऊंचाई प्रस्तावित सुविधा में</p>	<p>(क). 2,08,649 वर्ग मी. कुल भूमि क्षेत्रफल में से केवल 1,00,000 वर्ग मी. क्षेत्रफल ही कार्गो भंडारण यार्ड के लिए है। शेष क्षेत्रफल एसआईएलओ, रेलवे साइडिंग, कन्वेयरों, ट्रैक लाइन सहित स्टेकर सह रिवलेमर, ढांचागत भवन, उपकेन्द्र और ढांचा/सिविल आदि के लिए अभिचिह्नित किया गया है।</p> <p>(ख). यार्ड क्षमता में सीमांकन के लेखा पर घाट क्षमता (5.11 एमएमटीपीए) और यार्ड क्षमता (3.744 एमएमटीपीए) के बीच अन्तर है। तथापि, 20,000 टीपीडी की गारंटीशुदा न्यूनतम उतराई दर सुनिश्चित करने के लिए उपस्कर क्षमताओं की योजना बनाई गई है और आगे उपस्कर की मात्रा कम करने से 20,000 टीपीडी की उत्पादकता पर गंभीर प्रभाव पड़ेगा।</p> <p>(ग). एचडीसी द्वारा कोई आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।</p> <p>(घ). उपर्युक्त क्र.सं. 1 .(ii). (ख) के अनुसार कार्गो हिस्सेदारी के लिए स्टॉकयार्ड क्षमता की गणना करने के लिए स्टेकिंग क्षमता 5.2 टन/वर्ग मी.</p>																

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	टीएएमपी का उत्तर
	<p>प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित सभी कार्यों के मामले में लागू होगी।</p> <p>(ड). यार्ड क्षमता गणना के लिए 35 दिनों का औसत विराम समय पर विचार किए जाने का आधार स्पष्ट करें।</p> <p>(च). पिछले तीन वर्षों में कोयला, कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्यों के मामले में एचडीसी में वास्तविक औसत विराम समय भेजे।</p>	<p>सुविचारित की गई है।</p> <p>(ड). एचडीसी स्टॉकयार्ड में भंडारित कार्यों के लिए मौजूदा विराम समय के आधार पर 35 दिनों का विराम समय सुविचारित किया गया है।</p> <p>(च). पिछले तीन वर्षों में कोयला, कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्यों के मामले में एचडीसी में वास्तविक औसत विराम समय एसपीएमपी द्वारा भेजा गया है।</p> <p>(एसपीएमपी ने संकेत दिया है कि वर्ष 2019-20 के दौरान एचडीसी में आयात शुष्क बल्क कार्यों का औसत विराम समय 36.86 दिन है।)</p>
ग.	पूँजी लागत:	
(i).	कार्यों प्रहस्तन गतिविधि के पूँजी लागत अनुमानों में आकस्मिकताएं 3 प्रतिशत की दर से, परियोजना पर्यवेक्षण 2 प्रतिशत की दर से, सिविल कार्यों पर सिविल लागत तथा अभियांत्रिक लागत के 18 प्रतिशत की दर से विचार किए जाने का आधार बताएं।	<p>(i). प्राथमिक व्यय, निविदाकरण तथा परियोजना प्रबंधन परामर्श सेवा आदि के व्यवस्थापन के लिए आकस्मिकता हेतु 3 प्रतिशत और विस्तृत डिजाइनों तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागतों के लिए 2 प्रतिशत पर विचार करने के लिए अनुमान में यह प्रक्रिया है।</p> <p>जैसाकि प्रशुल्क आवेदन में कहा गया है कि पूँजी लागतों, इनपुट टैक्स क्रेडिट के अनुमान अभियांत्रिक/इलैक्ट्रिकल लागतों पर भुगतान किए गए जीएसटी पर प्राप्त किए जा सकते हैं। इसलिए, कंपेक्स और परिणामी अचल परिसंपत्तियों पर विचार नहीं किया गया है। तथापि, सिविल परिसंपत्तियों के लिए जीएसटी इनपुट टैक्स क्रेडिट उपलब्ध नहीं है और इसलिए इसे कैप-एक्स रूप में सुविचारित किया गया है।</p>
(ii).	यह पुष्टि करें कि सिविल लागत का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित आधार दर एवं प्रत्येक सुविचारित उपस्कर की लागत मौजूदा/वर्तमान बाजार दरें दर्शाती हैं।	(ii). उपस्कर की वर्तमान बाजार दर पर विचार करते हुए अनुमान तैयार करने के लिए सुविचारित आधार दर और सिविल लागत के लिए प्रचलित एसओआर।
(iii).	पूँजी लागत अनुमानों के समर्थन में एसपीएमपी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य गणना में एसपीएमपी द्वारा सुविचारित उपस्कर की लागत से मेल नहीं खाते हैं। अतः एसपीएमपी प्रत्येक उपस्कर अर्थात् रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन, कन्वेयर प्रणाली, स्टेकर सह रिवलेमर, एसआईएलओ, रैपिड वैगन लडाई प्रणाली और चालित धर्मकांटा के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। अनुमानों में यथा सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत पर पहुंचने की गणनाएं भी भेजें।	(iii). उपस्कर का लागत अनुमान उत्पादक से बजटीय ऑफर के आधार पर तैयार किया गया है। बजटीय साक्ष्य प्रशुल्क आवेदन के साथ पहले ही अग्रेषित किए गए हैं।
(iv).	धूल निवारण, अग्निशमन सुविधाओं, जल आपूर्ति तथा वितरण, इलैक्ट्रिकल बिजली आपूर्ति तथा वितरण तथा रोशनीकरण के लिए सुविचारित एकमुश्त के आधार अनुमानों में सुविचारित लागत का औचित्य बताते हुए बताएं।	<p>(iv). धूल निवारण, अग्निशमन सुविधाओं, जल आपूर्ति तथा वितरण के लागत अनुमान पिछले अनुमान के आधार पर तैयार किए गए हैं जोकि मौजूदा अनुमान पर पहुंचने के लिए 2 प्रतिशत वृद्धि के साथ उत्पादक से बजटीय ऑफर के अनुसार है। तथापि, इलैक्ट्रिकल बिजली आपूर्ति और वितरण एवं रोशनीकरण के लिए अनुमान एचडीसी के मौजूदा संविदाकार से बजटीय ऑफर के अनुसार तैयार किया गया है।</p> <p>[एसपीएमपी ने दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।]</p>
(v).	सफल बोलीदाता से यह उम्मीद की जाती है कि पत्तन के उपकेन्द्र से बर्थ सं. 2 के प्रस्तावित उपकेन्द्र तक एचटी पावर आपूर्ति केबल बिछायेगा। एसपीएमपी यह पुष्टि करें कि एचटी पावर आपूर्ति केबल बिछाने की लागत पूँजी लागत अनुमानों में ली गई है।	(v). यह पुष्टि की गई है कि एचटी पावर आपूर्ति केबल बिछाने की लागत इलैक्ट्रिकल पावर आपूर्ति और उपकेन्द्र सहित वितरण प्रणाली में लिये गए हैं।

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	टीएमपी का उत्तर								
घ.	परिचालन लागतें:									
(i).	रु. 11.91 प्रति इकाई की दर से बिजली की इकाई लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	(i). एसपीएमपी ने बिजली की इकाई लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।								
(ii).	<p>लोकोमोटिव, बेबी डोजरों, एक्सकवेटर, हाइड्रा, बुल डोजर तथा पे लोडरों के मामले में किराया लागत एचडीसी के मौजूदा आदेश के अनुसार बताई गई है। इस संबंध में,</p> <p>(क). ऊपर सूचीबद्ध प्रत्येक उपस्कर के किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।</p> <p>(ख). घंटों/पालियों, जिनके लिए लोकोमोटिव तथा बेबी डोजर तैनात किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, की संख्या भी दर्शाएँ।</p> <p>(ग). एक्सकवेटर (360 दिन), हाइड्रा (360 दिन), बुल डोजर (350 दिन) और पे लोडर (300 दिन) के परिचालन के विभिन्न दिनों पर विचार करने का आधार बतायें। बर्थ के सर्वोत्तम उपयोगिता दिवसों के स्तर (70% x 365 दिन = 256 दिन) पर परिचालन के दिवसों पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(क). लोकोमोटिव, बेबी डोजरों, एक्सकवेटर, हाइड्रा, बुल डोजर तथा पे लोडरों के मामले में किराया लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजा गया है।</p> <p>(ख). लोकोमोटिव दैनिक आधार पर किराये पर लिया जाएगा और अपेक्षा के अनुसार 10 पालियां/पोत की संचयी अवधि के लिए 04 बेबी डोजर तैनात किए जाने की परिकल्पना की गई है।</p> <p>(ग). चूंकि स्टेकयार्ड में दैनिक अनुरक्षण तथा परिचालनों के लिए हाइड्रा, एक्सकवेटर तथा बुल डोजरों की आवश्यकता हो सकती है, इसलिए वे लगभग वर्षभर परिचालनों के लिए सुविचारित किए गए हैं। तथापि, सड़कमार्ग के माध्यम से कार्गो निकासी के लिए पेलोडर का प्रस्ताव किया गया है, लेकिन सड़कमार्ग से निकासी के कारण पेलोडर की तैनाती के लिए केवल 300 दिन पर विचार किया गया है।</p>								
(iii).	<p>लोको के मामले में ईंधन लागत की गणना के संबंध में, एसपीएमपी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-</p> <p>(क). 30 लिटर प्रति घंटा ईंधन उपभोग पर विचार किए जाने का आधार।</p> <p>(ख). 4000 टन की दर से 1 रैक की ढुलाई क्षमता पर विचार करने का आधार।</p> <p>(ग). प्रत्येक रैक की लदाई के लिए सुविचारित 2.85 घंटे का समय पिछले 3 वर्षों के वास्तविक आंकड़े द्वारा प्रमाणित करें।</p> <p>(घ). स्थापन के लिए सुविचारित 0.5 घंटे का अतिरिक्त समय भी पिछले 3 वर्षों के वास्तविक आंकड़े द्वारा प्रमाणित करें।</p>	<p>(क). लोकोमोटिव द्वारा ईंधन का उपभोग एचडीसी में किराये पर लिये गए लोको में ईंधन के वर्तमान उपभोग के अनुसार 30 लिटर प्रति घंटा पर विचार किया गया है।</p> <p>(ख). एक मानक रेलवे रैक में 68 टन प्रति वैगन की ढुलाई क्षमता वाली 59 वैगन होंगी। पत्तन पर आने वाली रेलवे वैगनों के मिश्रण के कारण, प्रति रैक क्षमता 4000 टन सुविचारित की गई है।</p> <p>(ग). वर्तमान में एचडीसी में सिलो-लदाई सुविधा नहीं है। अतः, प्रत्येक रैक लदाई के लिए अपेक्षित औसत समय के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य उपलब्ध नहीं है।</p> <p>(घ). लदाई सुविधा के लिए प्रस्तावित साइडिंग बीएच यार्ड रिसेप्शन ग्राइड और प्रस्थान ग्राइड के दक्षिणी छोर के पास में है। अतः, बीएच यार्ड से साइडिंग को पूर्ण रैक हॉलिंग के लिए लगभग 20 मिनट से 30 मिनट की आवश्यकता होगी।</p>								
ड.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा और प्रहस्तन दरें:									
(i).	प्रस्तावित प्रहस्तन दरों पर पहुंचने के लिए एसपीएमपी द्वारा सुविचारित विदेशी तथा तटीय कार्गो का अनुपात भेजे। उक्त अनुपात अंगीकृत किए जाने का आधार भी भेजे।	(i). विदेशी तथा तटीय कार्गो का 90 प्रतिशत और 10 प्रतिशत अनुपात प्रहस्तन दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।								
(ii).	पिछले 3 वर्षों के लिए एचडीसी में विदेशी तथा तटीय कार्गो का वास्तविक अनुपात प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित प्रत्येक कार्गो के लिए भेजे।	(ii). एतद्वारा वास्तविक अनुपात नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:								
		<table><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>विदेशी (मी.ट.)</th><th>तटीय (मी.ट.)</th><th>अनुपात</th></tr><tr><td>2017-18</td><td>1,82,33,372</td><td>45,54,372</td><td>4:1</td></tr></table>	वित्तीय वर्ष	विदेशी (मी.ट.)	तटीय (मी.ट.)	अनुपात	2017-18	1,82,33,372	45,54,372	4:1
वित्तीय वर्ष	विदेशी (मी.ट.)	तटीय (मी.ट.)	अनुपात							
2017-18	1,82,33,372	45,54,372	4:1							

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	टीएएमपी का उत्तर			
		2018-19	2,19,23,586	46,34,058	5:1
		2019-20	2,37,35,330	35,48,341	7:1

6. कोविड-19 के प्रकोप के मददेनजर और वर्चुअल बैठकें आयोजित करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के पत्र सं. 11053/30/2020-समन्वय दिनांक 16 अप्रैल 2020 के अनुसरण में, 24 नवंबर 2020 को वीडियो कांफ्रेंसिंग के माध्यम से संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एसपीएमपी ने अपने प्रस्ताव की संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुती पेश की थी। एसपीएमपी और उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं ने संयुक्त सुनवाई के दौरान अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7. इस मामले में परामश्र संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. एसपीएमपी द्वारा प्रेषित समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i). जनवरी 2019 में श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा हल्दिया गोदी कॉम्प्लेक्स के बर्थ सं. 2 (पहले बर्थ सं. 3) के यंत्रीकरण से संबंधित पीपीपी मोड पर संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया था। उक्त आदेश जी.सं. 200 दिनांक 07 जून 2019 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। तथापि, बोली लगाने की अवस्था के दौरान परियोजना के लिए कम प्रतिसाद के चलते, पत्तन ने आरएफक्यू उतारा था और तत्पश्चात भावी बोलीदाताओं और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं के साथ चर्चाओं के आधार पर संशोधित लागत अनुमानों और संशोधित तकनीकी विशेषता कि पत्तन ने परियोजना का पुनर्निर्माण किया था। इस परिप्रेक्ष्य में, एसपीएमपी अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए एचडीसी में 30 वर्षों की रियायत अवधि के लिए “अभिकल्प, निर्माण, वित्त, परिचालन, स्थानांतरण (“डीबीएफओटी”) पर हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में बर्थ सं. 2 (पहले बर्थ सं. 3) का यंत्रीकरण” की परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु संशोधित प्रस्ताव लेकर आया था। पत्तन का यह प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड से अनुमोदन प्राप्त था।

(ii). एसपीएमपी ने अक्टूबर 2020 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। एसपीएमपी ने हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिसंबर 2020 में भेजा था। एसपीएमपी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ पत्तन के उक्त प्रस्ताव पर विश्लेषण में विचार किया गया था।

(iii). प्रस्तावित अभियंत्रीकृत बर्थ प्राथमिक तौर पर सभी प्रकार के आयात कोयला के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित किया गया है। तथापि, कोयला आयात के मामले में अनिश्चितताओं पर विचार करते हुए और सुविधा का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए और टर्मिनल परिचालक को लचीलापन उपलब्ध करवाने के लिए, एसपीएमपी ने सुविधार पर कोक, चूनापत्थर, लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का भी प्रस्ताव किया है। एसपीएमपी ने दर्शाया है कि प्रस्तावित बर्थ पर प्रहस्तित लगभग 80 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तित किया जाएगा, 10 प्रतिशत चूनापत्थर और अन्य फलक्स तथा शेष 10 प्रतिशत अन्य शुष्क बल्क कार्गो होगा। एसपीएमपी ने पुष्टि की है कि चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की दर कोकिंग कोयले के लिए लगभग एकसमान होगी।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एक बार 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों और 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए कार्गो मर्चें के लिए अप्रकट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित हो जाने पर, उक्त दिशानिर्देश थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के संदर्भ में प्रशुल्क के वार्षिक सूचकांकन के सिवाय बोली परिदृश्य के बाद संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा अथवा अतिरिक्त कार्गो/सेवा के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रावधान नहीं किया गया है। ऐसे परिदृश्य में, चूनापत्थर, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाओं और कोयला/कोक के अलावा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना के लिए पत्तन का प्रस्ताव कोयला कार्गो के आयात पर अनिश्चितता के कारण यह स्वागतयोग्य कदम है। पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) में पूर्व निर्णय भी उपलब्ध है, जहां पीपीटी, कुशलता लाने के लिए और अपनी सुविधाओं का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, हर समय, अपने लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) में ताप कोयला का प्रहस्तन करता है और इसके अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) में लौह अयस्क गुट्टिकाओं/लौह अयस्क फाइन्स/अन्य शुष्क बल्क कार्गो का भी प्रहस्तन करता है।

इस प्रकार, कोयला/कोक के प्रहस्तन के अलावा प्रस्तावित सुविधा में किसी अन्य सक्षम कार्गो के प्रहस्तन पर विचार करने के लिए एसपीएमपी का प्रस्ताव, संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण की इस अवस्था पर, बोलियों के आमंत्रण से पहले, लेखा में लिया गया है।

(iv). जैसाकि पहले बताया गया है, प्रस्तावित सुविधा मुख्यतः कोयला/कोक (80 प्रतिशत) प्रहस्तन करेगा और सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित अन्य शुष्क बल्क कार्गो 20 प्रतिशत होगा। इसलिए, प्रस्तावित सुविधा में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु, एसपीएमपी ने कंटेनर टर्मिनल के लिए यथा लागू अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देश अंगीकृत किए हैं। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों का प्रहस्तन परिकल्पित करता है जबकि प्रस्तावित अभियंत्रीकृत बर्थ केवल शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए परिकल्पित किया गया है। इसके अलावा, एसपीएमपी ने पुष्टि की है कि अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की पद्धति और दर लगभग कोकिंग कोयले के समान है। अतः प्रस्तावित सुविधा के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु, बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अप्रकट प्रशुल्क

दिशानिर्देशों की बजाय, कोयला टर्मिनल के लिए यथा लागू अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंगीकरण में पत्तन का दृष्टिकोण उचित देखा गया है।

(v). सर्वोत्तम क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). एसपीएमपी प्रस्ताव ग्रेब तथा होपरों सहित दो रेल माउण्टेड मोबाइल हारबर क्रेन की तैनाती के साथ प्रस्तावित सुविधा पर पेनामेक्स पोतों तथा हैंडीमेक्स पोतों का प्रहस्तन परिकल्पित करता है। अन्य बर्थों में एचएमसी के साथ पिछले वर्षों के दौरान अर्जित औसत उत्पादकता के आधार पर, एसपीएमपी ने पेनामेक्स पोतों तथा हैंडीमेक्स पोतों दोनों के मामले में 20000 टन प्रतिदिन की समान उत्पादकता पर विचार किया है।

कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश पेनामेक्स पोत के मामले में 35000 टन प्रतिदिन और हैंडीमेक्स पोतों के मामले में 15000 टन प्रतिदिन के उतराई मानदंड निर्धारित करता है। हालांकि दिशानिर्देश पेनामेक्स पोतों और हैंडीमेक्स पोतों के लिए भिन्न-भिन्न उत्पादकता स्तर निर्धारित करते हैं, एसपीएमपी ने पेनामेक्स पोतों और हैंडीमेक्स पोतों के लिए 20000 टन प्रतिदिन की एकसमान प्रहस्तन दर पर विचार किया है। एचडीसी में लॉक गेट और मसौदा अवरोधों के मद्देनजर, एचडीसी ज्यादातर आंशिक रूप से लदे हुए दूसरे सबसे ज्यादा पोत होते हैं और इसलिए एचडीसी में आने वाले पेनामेक्स/हैंडीमेक्स पोत सामान्यतः बॉटम कार्गो लाता है। इस स्थिति के मद्देनजर, हैंडीमेक्स तथा पेनामेक्स दोनों पोतों के लिए कोयले हेतु एचडीसी के एमएचसी बर्थों पर अर्जित औसत वास्तविक उत्पादकता समान बताई गई है।

एसपीएमपी ने यह भी पुष्टि की थी कि बर्थ सं. 3 में कोयला और इसकी किस्में और सभी अन्य शुष्क बल्क कार्गो प्रस्तावित सुविधा के माध्यम से प्रहस्तन के लिए परिकल्पित की 20000 टन प्रतिदिन के उत्पादकता स्तर पर रहेगा। विचार करते हुए कि एसपीएमपी द्वारा यथा सुविचारित हैंडीमेक्स और पेनामेक्स दोनों पोतों के लिए 20000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता पूर्व वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है, यह प्राधिकरण हैंडीमेक्स और पेनामेक्स दोनों पोतों के लिए 20000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है।

यह उल्लेखनीय है कि एसपीएमपी में (कम मसौदा में) अपक्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण ने पूर्वकाल में, एसपीएमपी में अपक्रंट/संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करते समय, 10000 मी.ट. प्रतिदिन में एमएचसी के उत्पादकता स्तर पर विचार किया है। प्रस्तावित सुविधा में ग्रेब और होपरों सहित 2 रेल माउण्टेड मोबाइल हारबर क्रेन की तैनाती पर विचार करते हुए, 20000 मी.ट. प्रतिदिन की उत्पादकता पर विचार करना सही दिखाई देता है।

(ii). पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2017-18 से 2019-20 के दौरान अर्जित पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स पोतों के वास्तविक अनुपात के आधार पर, एसपीएमपी द्वारा पेनामेक्स तथा हैंडीमेक्स पोतों का अनुपात 70:30 सुविचारित किया गया है।

(iii). 70 प्रतिशत उपयोगिता पर पेनामेक्स पोतों और हैंडीमेक्स पोतों दोनों के लिए 20000 टन प्रतिदिन की दर से जलयान दिवस पर विचार करते हुए, प्रस्तावित सुविधा की सर्वोत्तम घाट क्षमता पत्तन द्वारा यथा अनुमानित 5.11 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित होता है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता:

(i). अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि यार्ड क्षमता विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाये गए यार्ड के क्षेत्र के लिए यार्ड क्षमता निर्धारित की जानी है। इसके प्रस्ताव में, पत्तन बर्थ सं. 2 (2991.5 वर्ग मी.) से प्रस्तावित बीओटी परिचालक के सिवाय 2,08,649 वर्ग मी. क्षेत्र का आबंटन परिकल्पित करता है। उक्त क्षेत्र में से, 1,00,000 वर्ग मी. भूमि भंडारण यार्ड के लिए अभिविहित की गई है और शेष क्षेत्र एसआईएलओ, रेलवे साइडिंग, कन्वेयरर्स, ट्रैक लाइन सहित स्टेकर सह रिक्लेमर, ढांचागत भवन, उपकेन्द्र और ढांचागत/सिविल आदि के लिए अभिविहित की गई है।

अभियंत्रिकृत कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित यार्ड क्षमता के अनुमान के लिए मानदंड सहयोगी सुविधाओं के लिए क्षेत्र की आवश्यकता को पूरा करने के लिए लगभग 50 प्रतिशत कुशन उपलब्ध करवाता है। ऐसी स्थिति में, स्टेकिंग प्रयोजन के लिए शेष 50 प्रतिशत पर विचार किए जाने की आवश्यकता है। इस स्थिति के विपरीत, एसपीएमपी ने यार्ड क्षमता गणना में कार्गो की स्टेकिंग के प्रयोजन के लिए कुल भूमि क्षेत्र अर्थात् 1,00,000 वर्ग मी. के लगभग 48 प्रतिशत पर विचार किया है।

किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने प्रस्तावित व्यवस्था पर आपत्ति नहीं उठाई थी। यह अनुमान लगाना भी अनुचित नहीं है कि पत्तन इस पहलु पर सम्यक तत्परता की गई है। अतः इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

(ii). अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश कोयला स्टेकिंग के लिए 3 टन प्रति वर्ग मीटर की दर से स्टेकिंग कारक निर्धारित करता है। एसपीएमपी ने 5.2 टन प्रति वर्ग मीटर पर स्टेकिंग कारक पर विचार किया है। चूंकि प्रस्तावित स्टेक ऊंचाई साध्यता रिपोर्ट के अनुसार है, यह प्राधिकरण मात्रा पर विश्वास करता है जो एसपीएमपी द्वारा यथा प्रस्तावित 5.2 टन की दर से प्रति वर्ग मी. स्टेक किया जाएगा।

- (iii). दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला टर्मिनल के लिए प्लॉट टर्नओवर के लिए मानदंड 30 दिन के विराम समय के आधार पर 12 है। बोलीदाता द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर 35 दिनों के विराम समय और एचडीसी स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए वर्तमान विराम समय के आधार पर 35 दिनों के विराम समय पर विचार करते हुए, एसपीएमपी 10.285 (360 दिन/35 दिन = 10.285) की दर से प्लॉट टर्नओवर अनुपात पर पहुंचा है।
- (iv). ऊपर की गई चर्चा के अनुसार एसपीएमपी द्वारा यथा सुविचारित पैरामीटरों के आधार पर, सुविधा की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित, 70 प्रतिशत उपयोगिता की दर से 3.744 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित होता है।
- (ग). दिशानिर्देशों के अनुसार, सर्वोत्तम घाट क्षमता और यार्ड क्षमता में निम्नतर सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में सुविचारित की जानी है। संदर्भित मामले में, घाट क्षमता 5.11 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित की गई है और यार्ड क्षमता 3.744 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित किए गए हैं। तदनुसार, प्रस्तावित सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता और यार्ड क्षमता में निम्नतर 3.744 मिलियन टन प्रतिवर्ष होगी।

इस संबंध में, यह देखा गया है कि यार्ड क्षमता और घाट क्षमता के बीच भारी अन्तर है। इस प्रकार, एसपीएमपी से विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि उपस्कर और कन्वेयर प्रणाली की प्रोफाइल को देखें और निम्नतर क्षमता प्रहस्तन उपस्कर और कन्वेयर प्रणाली तैनात करने पर ध्यान दिया जाए, यदि यार्ड क्षमता में सुधार नहीं किया जा सकता ताकि यार्ड और घाट क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। इस संबंध में, एसपीएमपी ने बताया है कि उपलब्ध यार्ड क्षेत्र में सीमांकन है। पत्तन ने 20000 टन प्रतिदिन की गारंटीशुदा न्यूनतम उतराई दर सुनिश्चित करने के लिए उपस्कर क्षमताओं की योजना बनाई गई है और उपस्कर के आकार को कम करने से पोत के तीव्र प्रहस्तन को गंभीरता से कम किया गया है जोकि अभियंत्रिकरण के उद्देश्यों में से एक है।

(vi). पूंजी लागत:

- (क). यह परियोजना किसी मैनुअल हस्तक्षेप के बिना जलयान से यार्ड तक पूर्णतः अभियंत्रिकृत तरीके से आयात चक्र में कोयला/कोक, चूनापत्थर, लौह अयस्क, लौ अयस्क गुट्टिकाएं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो की उतराई परिकल्पित करता है। इस प्रकार, सिविल कार्य और उपस्कर की प्रोफाइल कार्गो की अभियंत्रिकृत प्रहस्तन को करने के लिए एसपीएमपी द्वारा अनुमान लगाया गया है।
- (ख). एसपीएमपी द्वारा प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपने प्रस्ताव में यथा अनुमानित पूंजी लागत रु. 298.26 करोड़ है जिसमें से सिविल पूंजी लागतों के लिए रु. 74.96 करोड़ है, रु. 181.80 करोड़ अभियांत्रिक और उपस्कर लागतों के लिए है, रु. 27.30 करोड़ इलैक्ट्रिक कार्यों के लिए है और रु. 14.20 करोड़ विविध पूंजी लागतों के लिए है।

(ग). सिविल लागत:

एसपीएमपी द्वारा पूंजी सिविल लागतें रु. 74.96 करोड़ अनुमानित की गई हैं। अपक्रॉट प्रशुल्क दिशानिर्देश व्यापक रूप से कोयला टर्मिनल के लिए शामिल सिविल कार्य और पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा करता है। एसपीएमपी द्वारा यथा सुविचारित सिविल कार्यों की मर्द सामान्यतः कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट सिविल कार्यों की मानक सूची का पालन करती है। एसपीएमपी ने पुष्टि की है कि एचडीसी की मौजूदा/प्रचलित बाजार/करार दर के आधार पर सिविल कार्यों का अनुमान तैयार किया गया है। 2008 दिशानिर्देशों के खंड 4.1 के अनुसार, सिविल लागत पत्तन द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार सुविचारित की जानी चाहिए। एसपीएमपी द्वारा दी गई उपर्युक्त पुष्टि के मद्देनजर, एसपीएमपी द्वारा यथा प्रेषित सिविल लागत अनुमानों पर विश्वास किया गया है।

(घ). उपस्कर लागत:

- (i). पत्तन द्वारा यथा अनुमानित रु. 181.80 करोड़ की उपस्कर लागत ग्रेब और होपरों सहित 1000 टीपीएच रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन, 2000 टीपीएच क्षमता कन्वेयर (लगभग 2200 मी), स्टेकर सह रिक्लेमर, सिलो, धूल निवारण प्रणाली और अग्निशमन सुविधाओं, चालित धर्मकांटा के लिए है, 2 प्रतिशत की लागत से विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागतों और आकस्मिकताएं 3 प्रतिशत की दर से है। इसके अलावा, चूँकि इनपुट टैक्स क्रेडिट अभियांत्रिक/इलैक्ट्रिकल लागतों पर भुगतान किए गए जीएसटी पर प्राप्त किया जा सकता है, जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, जीएसटी घटक एसपीएमपी द्वारा पूंजी लागत के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।
- (ii). उपर्युक्त के अलावा, एसपीएमपी ने सड़कमार्ग से निकासी के लिए किराया आधार पर कुछ उपस्कर जैसे 1 उच्च पावर लोकोमोटिव, 4 बेबी डोजर, 1 एक्सकवेटर, 1 हाइड्रॉ, 1 बुल डोजर और 10 मी.ट. पे लोडरों की 2 संख्या परिकल्पित की हैं।
- (iii). ग्रेब और होपरों सहित 2 रेल माउंटेड मोबाइल हारबर क्रेन द्वारा उतारा गया कोयला/कोकिंग कोयला एकल गोदी ऐलिवेटेड कन्वेयर में उतारा जाएगा। गोदी कन्वेयर से कोयला स्टेकिंग के लिए यार्ड कन्वेयर में ले जाया जाएगा। स्टेकर सह रिक्लेमर द्वारा रिक्लेम किए गए स्टेक यार्ड से कोयला स्टेशनरी सिलो में ले जाया जाएगा। स्टेशनरी सिलो से कोयला रैपिड वैगन लदाई प्रणाली के माध्यम से रेलवे वैगनों में लादा जाएगा जिसमें वैगन चलती रहेंगी। 80 प्रतिशत कार्गो रेल द्वारा निकासित किए जाने की परिकल्पना की गई है और 20 प्रतिशत कार्गो सड़कमार्ग के माध्यम से निकासित किया जाएगा। एसपीएमपी द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर एसपीएमपी द्वारा प्रस्तुत की गई साध्यता रिपोर्ट में यथा परिकल्पित कार्गो के प्रहस्तन की कार्यपद्धति से साथ-साथ देखा होना देखा गया है।

- (iv). किराया आधार पर उपस्कर तैनात करने के संबंध में, पत्तन का मत है कि यदि बीओटी परिचालक उपर्युक्त उपस्कर खरीदता है, उपस्कर और मैनपावर की निष्क्रियता लागत पूंजी लागत के अनुमानों में लदाई किए जाएंगे और उपस्कर किराये पर लेने पर विचार करना अनुमानों को ज्यादा वास्तविक बना सकता है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।
- (v). दिया गया है कि न ही भावी बोलीदाताओं ने और न ही उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित उपस्कर योजना पर कोई आपत्ति योजना पर कोई अन्य आपत्ति नहीं उठाई थी, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर योजना पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है जोकि साध्यता रिपोर्ट पर आधारित है।

(ड). **इलैक्ट्रिकल कार्य:**

उपकेन्द्र सहित इलैक्ट्रिकल पावर आपूर्ति और वितरण प्रणाली, हाइ मस्ट लाइटिंग सहित रोशनरीकरण के लिए पूंजी लागत एसपीएमपी द्वारा विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण 2 प्रतिशत की दर से और आकस्मिकताएं 3 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गई हैं।

- (च). आकस्मिकताएं 3 प्रतिशत की दर पर और परियोजना पर्यवेक्षण 2 प्रतिशत की दर पर विचार करने के संबंध में, एसपीएमपी का मत है कि यह प्रारंभिक व्ययों, निविदाकरण, विविध कार्य और परियोजना प्रबंधन परामर्श आदि का व्यवस्थापन करने के लिए अनुमानन हेतु सामान्य पद्धति है।
- (छ). विभिन्न उपस्कर और इलैक्ट्रिकल कार्यों के अनुमान सामान्यतः साध्यता रिपोर्ट के अनुसार देखे गए हैं। इस प्रकार, एसपीएमपी द्वारा यथा प्रेषित पूंजी लागत अनुमानों पर विश्वास किया गया है।
- (ज). विविध पूंजी लागत सिविल और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है जोकि कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है।

- (ड). शरत चैटर्जी एंड कं. ने विभिन्न पूंजी मदों पर परियोजना के लिए रु. 350 से 360 करोड़ के बीच उच्चतर पूंजी लागत का सुझाव दिया था। जब पत्तन से सुझाव साझा किया गया था तब पत्तन ने दावा किया था कि अनुमान किसी संशोधन की अपेक्षा नहीं करते हैं। 2008 दिशानिर्देशों का खंड 1.4 इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा यथा अनुमानित पूंजी लागत पर विचार करने की अपेक्षा करता है। इसलिए, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित पूंजी लागत इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (vii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत की दर से गणना किया गया है।

(viii). **परिचालन लागत:**

(क). **किराया लागत:**

- (i). जैसाकि पहले बताया गया है, कुछ उपस्कर प्रस्तावित सुविधा पर किराये पर तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। तदनुसार, 1 लोकोमोटिव, 4 बेबी डोजरों, 1 एक्सकवेटर, 1 हाइड्रॉ, 1 बुल डोजर, 10 मी.ट. के 2 पे लोडर, परिचालन लागत के हिस्से के रूप में एसपीएमपी द्वारा सुविचारित किए गए हैं।
- (ii). लोकोमोटिव की किराया लागत एसपीएमपी द्वारा रु. 75,509 प्रतिदिन के दैनिक किराया प्रभारों के आधार पर रु. 2.72 करोड़ प्रतिवर्ष और 350 दिन प्रतिवर्ष सुविचारित की गई है। किराया प्रभारों में ईंधन लागत शामिल नहीं है। इसलिए ईंधन लागत निम्नलिखित अनुच्छेद में यथा चर्चा किए गए अनुसार अलग-से विचार किया गया है। 12 महीनों की अवधि के लिए एसपीएमपी द्वारा अनुमानित किराया लागत इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (iii). बेबी डोजरों की किराया लागत रु. 13230/- प्रति पाली की सभी शामिल लागत पर सुविचारित की गई है। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, एसपीएमपी ने बेबी डोजर के किराया प्रभार के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे थे। पत्तन द्वारा सुविचारित किराया लागत पर विश्वास किया गया है।
- 3.744 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष की दर से सर्वोत्तम क्षमता और 28000 टन की दर से पोत के औसत पार्सल आकार पर विचार करते हुए, एसपीएमपी ने निर्धारित किया है कि 175 पोत सुविधा में प्रहस्तित किए जाएंगे। चूंकि बेबी डोजर कार्गो को एकत्रित करने के लिए अपेक्षित होंगे, इसलिए पत्तन ने माना है कि 4 बेबी डोजर 10 पाली प्रति पोत समेकित रूप से तैनात किए जाएंगे। यह पत्तन का निर्णय है कि 175 पोत इस सुविधा में प्रहस्तित किए जाएंगे। एसपीएमपी द्वारा दी गई गणनाओं पर विश्वास किया गया है।
- (iv). एक्सकवेटर की किराया लागत एसपीएमपी द्वारा संविदाकार को यथा जारी कार्य आदेश दिनांक 19 जून 2020 के आधार पर रु. 1690/- प्रति घंटा सुविचारित किया गया है। किराया प्रभारों में सभी शामिल लागत है। एक्सकवेटर की तैनाती के घंटों की संख्या 360 दिनों के लिए 8 घंटे प्रतिदिन है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।
- (v). हाइड्रॉ की किराया लागत एसपीएमपी द्वारा संविदाकार को यथा जारी किए गए कार्य आदेश दिनांक 19 जून 2020 के आधार पर रु. 760/- प्रति घंटा सुविचारित की गई है। किराया प्रभार में सभी लागत शामिल हैं। हाइड्रॉ की तैनाती

के घंटों की संख्या 360 दिनों के लिए 8 घंटे प्रतिदिन पर विचार किया गया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

(vi). बुल डोजर की किराया लागत एसपीएमपी द्वारा संविदाकार को यथा जारी किए गए कार्य आदेश दिनांक 19 जून 2020 के आधार पर रु. 2050/- प्रति घंटा पर सुविचारित की गई है। किराया प्रमारों में सभी लागत शामिल हैं। हाइड्रा की तैनाती के घंटों की संख्या 350 दिनों के लिए 8 घंटे प्रतिदिन के लिए विचार किया गया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

(vii). सड़कमार्ग से निकासी के लिए तैनात किए जाने वाले 10 मी.ट. पे लोडरों की किराया लागत रु. 24696/- प्रति पाली प्रति लोडर की सभी शामिल लागत पर विचार किया गया है। यह मार्च 2019 में आदेश सं. टीएमपी/41/2018-केओपीटी में सुविचारित किराया लागत के अनुसार देखा गया है और इसलिए इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

किराया लागत पत्तन द्वारा 300 दिन प्रतिवर्ष के लिए 2 पालियां प्रतिदिन (रात्रि में सड़कमार्ग से निकासी की परिकल्पना नहीं की गई है) के लिए 2 पे लोडरों की तैनाती पर विचार करते हुए परिगणित किया गया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।

(ख). **बिजली लागत:**

1.4 इकाईयां प्रति टन बिजली उपभोग अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार देखा गया है। एसपीएमपी द्वारा यथा सुविचारित रु. 11.91 प्रति इकाई की दर से बिजली की प्रति इकाई लागत दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित की गई है।

(ग). **ईंधन लागत:**

(i). **लोकोमोटिव:**

एसपीएमपी ने हल्दिया में रु. 75.03 की प्रचलित प्रति लिटर लागत के साथ एचडीसी के मौजूदा कार्य आदेश के अनुसार रु. 75509.00 प्रति दिन की दर से 30 लिटर प्रति घंटे पर विचार करते हुए ईंधन लागत निर्धारित किया है। रेल द्वारा 3.744 एमटीपीए के 80 प्रतिशत के प्रहस्तन के लिए, प्रत्येक रैक के प्रहस्तन हेतु लिए गए 2.85 घंटे समय के साथ 4000 टन की रैक क्षमता पर और स्थानापन्न के लिए 0.5 घंटे जोड़ते हुए, प्रयुक्त किए जाने वाले लोको के लिए अपेक्षित घंटों की संख्या 2508 घंटे प्रतिवर्ष परिगणित होता है जोकि लोको के ईंधन उपभोग की गणना करने के लिए सुविचारित किए गए हैं। यह इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(ii). शेष 20 प्रतिशत कार्गो की निकासी के संबंध में, एसपीएमपी ने बताया है कि उक्त कार्गो पे लोडरों द्वारा निकासित किया जाएगा जिन्हें किराये पर तैनात किया जाएगा, जिसकी लागत को लेखा में पहले ही लिया गया है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है।

(घ). कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, सिविल कार्य पर मरम्मत और अनुश्रवण लागत एसपीएमपी द्वारा सिविल लागत पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर तथा इलैक्ट्रिकल उपस्कर लागत पर 7 प्रतिशत अनुमानित की गई है। उक्त अनुमान भी सिविल परिसंपत्तियों के घटक पर 1 प्रतिशत और विविध परिसंपत्तियों के उपस्कर लागत भाग के घटक पर 7 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।

(ङ). बीमा लागत सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है और अन्य व्यय एसपीएमपी द्वारा निर्धारित परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत की दर से अनुमानित किए गए हैं, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है।

(च). एसपीएमपी द्वारा मूल्यहास सिविल परिसंपत्तियों पर 3.17, अभियांत्रिक परिसंपत्तियों पर 6.33 प्रतिशत और इलैक्ट्रिकल परिसंपत्तियों पर 9.5 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है। एसपीएमपी ने पुष्टि की है कि मूल्यहास दरें कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति के अनुसार हैं।

(छ). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराया तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा 211640 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र के लिए पट्टा किराया अनुमानित किया गया है जिसमें से 168888 बेयर भूमि है और शेष 42,752 वर्ग मी. हार्ड स्टैंड भूमि है। बेयर भूमि तथा हार्ड स्टैंड क्षेत्र के लिए गोदी इंटीरियर (सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर) हेतु लाइसेंस शुल्क आदेश सं. टीएमपी/62/2016-केओपीटी दिनांक 29 मार्च 2017 द्वारा क्रमशः रु. 26.28 प्रति वर्ग मी. प्रति माह और रु. 40.86 प्रति वर्ग मी. प्रति माह निर्धारित किया गया है। उक्त आदेश के अनुसार, उक्त लाइसेंस शुल्क 07 अप्रैल 2016 से लागू होगा। अतः, अप्रैल 2020 में, उक्त लाइसेंस शुल्क में 2 प्रतिशत तक चार बार वृद्धि की गई और इस तारीख को यथा लागू लाइसेंस शुल्क बेयर भूमि और हार्ड भूमि क्षेत्र के लिए गोदी इंटीरियर (सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर) हेतु क्रमशः रु. 28.446 प्रति वर्ग मी. प्रति माह और रु. 44.22 प्रति वर्ग मी. प्रति माह होगा जिसपर एसपीएमपी द्वारा अपनी गणनाओं में सुविचारित किया गया है।

सरत चैटर्जी एंड कं., पत्तन द्वारा सुविचारित लाइसेंस शुल्क की दरों के साथ करार में हैं। पत्तन द्वारा सुविचारित हार्ड स्टैंड भूमि क्षेत्र (42,752 वर्ग मी.) के साथ भी करार किया गया है। यह केवल बेयर भूमि क्षेत्र से भिन्न है। इस संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि बेयर भूमि क्षेत्र 1,68,888 वर्ग मी. है।

- (ix). ऊपर यथा चर्चा की गई कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल परिचालन लागत रु. 75.47 करोड़ परिगणित होती है।
- (x). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ निर्धारित करता है। तदनुसार, एसपीएमपी ने रु. 298.26 करोड़ की कुल पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिगणित किया है जोकि रु. 47.72 करोड़ परिगणित होता है।
- (xi). (क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) जोकि परिचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है वह रु. 123.19 करोड़ अनुमानित किया गया है।
- (ख). कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित, एसपीएमपी ने प्रहस्तन प्रभारों के लिए कुल राजस्व अपेक्षा का 98 प्रतिशत और भंडारण प्रभार एवं विविध प्रभार के लिए 1—1 प्रतिशत प्रमाजित किया है।
- (xii). एसपीएमपी द्वारा प्रस्तुत किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विवरण **अनुलग्नक-I** के रूप में संलग्न किय गया है।
- (xiii). (क). प्रशुल्क की अधिकतम सीमाएं निर्धारित की गई हैं ताकि टर्मिनल को सर्वोत्तम क्षमता के साथ परिचालित करने के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा किया जा सके। चूंकि परिकल्पित सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित सभी तीन कार्गो समूहों के लिए प्रहस्तन दर एकसमान बताई गई है, इसलिए एसपीएमपी ने पिछले 3 वर्षों में एचडीसी में प्रहस्तित विदेशी और तटीय कार्गो (शुष्क बल्क (ताप कायला नौभरण अतिरिक्त)) के वास्तविक अनुपात की औसत के आधार पर 90:10 पर विदेशी तथा तटीय कार्गो के अनुपात पर विचार करते हुए सभी कार्गो मदों के लिए एकसमान दर निर्धारित करने की मांग की है। विदेशी और तटीय कार्गो का अनुपात आदेश सं. टीएमपी/76/2017-कैओपीटी दिनांक 31 जुलाई 2018 द्वारा एचडीसी में बाह्य टर्मिनल-1 की स्थापना की परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एसपीएमपी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान पूर्व वास्तविक आंकड़ों के आधार पर एसपीएमपी द्वारा दिया गया था।
- (ख). सरकार के नीति निदेश के अनुसार, रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो (ताप कोयला से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौ अयस्क गुट्टिकाएँ) के लिए निर्धारित किए जाने हैं। तदनुसार, तटीय ताप कोयले, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित नहीं किए गए हैं।
- (xiv). (क). प्रस्तावित दरमान में, एसपीएमपी ने, अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित, सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कोयला/कोक और सभी अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए 25 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया था।
- (ख). भंडारण प्रभारों की गणना में, एसपीएमपी ने उस 70 प्रतिशत कार्गो पर विचार किया है जो 25 दिनों की निःशुल्क अवधि के भीतर निकास कर लिया जाएगा और शेष 30 प्रतिशत कार्गो 2 प्रभारयोग्य स्लैब अवधियों जिनमें प्रत्येक में 5 दिन शामिल हैं, में धीरे-धीरे निकास किए जाने की परिकल्पना की है। उसके बाद, एसपीएमपी ने प्रत्येक स्लैब के लिए भार दिया था और इस प्रकारण भंडारण गतिविधि से संबंधित एआरआर की पूर्ति करने के लिए प्रत्येक स्लैब में लागू किए जाने वाले भंडारण प्रभार परिगणित किए गए हैं। दूसरे स्लैब औ तीसरे स्लैब के लिए दर 1.5 गुना और प्रथम स्लैब की दर सके दोगुना पर निर्धारित किया गया है। एसपीएमपी द्वारा यथा प्रेषित भंडारण प्रभारों के लिए गणना **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न की गई है।
- (ग). एपीएसईजेडपीएल ने बताया है कि सामान्यतः व्यापारी पत्तन से कार्गो की निकासी के लिए 50 से अधिक दिनों का समय लेते हैं और भंडारण प्रभारों की गणना के लिए प्रत्येक स्लैब में निःशुल्क अवधि में मौजूदा 70 प्रतिशत, पहले स्लैब में 20 प्रतिशत और दूसरे स्लैब में 5 प्रतिशत से निःशुल्क अवधि में 70 प्रतिशत, प्रथम स्लैब में 15 प्रतिशत, दूसरे स्लैब में 10 प्रतिशत और तीसरे स्लैब में 5 प्रतिशत पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया था। इस संबंध में, एसपीएमपी ने बताया है कि एचडीसी में रिकार्ड के अनुसार, औसत विराम समय 35 दिन है, 50 दिन नहीं। तदनुसार, 35 दिनों का विराम समय और भंडारण प्रभारों की गणना टीएमपी के विभिन्न प्रशुल्क आदेशों में निर्धारित पद्धति के अनुसार की गई है।
- (घ). कुछ परियोजनाएं जिनके प्रशुल्क महापत्तन न्यासों में 2008 दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किए गए थे, वे उच्च भंडारण प्रभारों की रिपोर्ट किए जाने संबंधी मुद्दों का सामना कर रहे हैं जोकि परियोजनाओं की व्यवहार्यता पर प्रभाव दिखाई देता है। कुछ परिचालकों द्वारा यह बताया गया है कि वे अपने टर्मिनलों में यातायात आकर्षित करने की स्थिति में नहीं हैं और कार्गो निकटवर्ती गैर-महापत्तनों और निजी पत्तनों की ओर जा रहे हैं जो अधिक विराम समय और कम भंडारण प्रभार ऑफर करते हैं। 2013 संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश निःशुल्क अवधि सहित किसी प्रशुल्क के संशोधन के लिए नहीं दिया गया है और भंडारण प्रभार बोली के बाद के परिदृश्य में हैं। एपीएसईजेडपीएल ने भी इस पहलु की ओर ध्यान आकर्षित किया था। इस स्थिति के आधार पर, एसपीएमपी से अनुरोध किया गया था कि भंडारण प्रभारों और निःशुल्क विराम समय को अंतिम रूप दें।
- (ङ). एसपीएमपी ने बताया है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित कोयला टर्मिनल के लिए प्लॉट टर्नओवर अनुपात 30 दिनों के विराम समय के आधार पर 12 है। तथापि, विचार करते हुए कि प्रस्तावित सुविधा पर कार्गो अभियंत्रिकृत वैगन लदाई प्रणाली के माध्यम से स्टेकयार्ड से निकासित किया जाएगा, इसने 35 दिनों के विराम समय के आधार पर प्लॉट टर्नओवर अनुपात 10 अंगीकृत किया है। इस स्थिति के मद्देनजर, एसपीएमपी ने 25 दिनों की निःशुल्क अवधि पर विचार किया है।
- (च). एसपीएमपी ने यह कहते हुए निःशुल्क दिवसों में वृद्धि करने के लिए भावी बोलीदाताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर ध्यान दिया है कि उसपर विचार करते हुए एचडीसी में कार्गो का औसत विराम समय 35 दिन है, निःशुल्क भंडारण अवधि प्रशुल्क निर्धारण के लिए 25 दिन प्रस्तावित की गई है।
- (छ). पत्तन द्वारा दिए गए विस्तृत औचित्य के आधार पर, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति के आधार पर भंडारण प्रभार अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए अप्रकट प्रशुल्क अधिकतम सीमा रु. 3.29 प्रति टन निर्धारित किया गया है। विविध प्रभार में विविध सेवाएं जैसे सफाई, वैगनों, ट्रकों का भारतोलन, कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी आदि शामिल हैं।
- (xvi). प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, एसपीएमपी ने सामान्य शर्तों जैसे तटीय पोत, विदेशी पोत, दिवस, निःशुल्क अवधि और प्रतिदिन की परिभाषाओं का प्रस्ताव किया है। परिभाषाएं विभिन्न महापत्तन न्यासों में विभिन्न परियोजनाओं के लिए विभिन्न अप्रकट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचियों में तत्संबंधी शब्दावलियों के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार हैं।
- (xvii). प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, एसपीएमपी ने कुछ सामान्य शर्तों जैसे विदेशी तथा तटीय में पोतों के वर्गीकरण को शासित करने वाली शर्तें, विलंबित भुगतानों/वापिसयों पर ब्याज की वसूली, बिलों का पूर्णांकन, टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रभारों की वसूली नहीं करना, अधिकतम दरों से कम प्रभारों की वसूली करने के लिए टर्मिनल परिचालक को प्रदान की गई शक्ति को शासित करने वाली शर्तें/शर्तों को युक्तिसंगत बनाना का प्रस्ताव किया है जोकि विभिन्न महापत्तन न्यासों की अप्रकट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित सामान्य शर्तों के अनुसार नहीं पाए गए हैं।
- (xviii). एसपीएमपी ने यह प्रावधान करने का प्रस्ताव किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार पोत से कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो की उतराई और इनको भंडारण स्थल तक स्थानांतरित करने, उतराई के पूरा होने के बाद 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडारण, स्टेक यार्ड से रिकलेमिंग और वैगनों/ट्रकों पर लदाई के लिए समेकित प्रभार है और इसमें घाटशुल्क तथा लेबर और/अथवा उपस्कर की आपूर्ति, जहां कहीं आवश्यक हो, शामिल है और सभी अन्य प्रभार विशेष रूप से दरमान में निर्धारित नहीं किए गए हैं।
- (xix). भंडारण प्रभारों की अनुसूची के अधीन, एसपीएमपी ने ये शर्तें प्रस्तावित की हैं कि कार्गो की उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से निःशुल्क अवधि की शुरुआत, निःशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस शामिल नहीं हैं, भंडारण प्रभार निःशुल्क दिनों के बाद कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्यदिवसों तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे और कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल परिचालक तब कार्गो की डिलीवरी देने/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब परिचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है, ये अन्य महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार देखे गए हैं।
- (xx). 2008 के अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क की अधिकतम सीमाएं 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी। प्रशुल्क की अधिकतम सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिकतम सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेंगी। वर्तमान मामले में, अप्रकट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत का अनुमान और परिचालन लागत की इकाई दर का अनुमान वर्ष 2020 के अनुसार हैं। इसलिए, यह उपयुक्त पाया गया है और एसपीएमपी द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार 1 जनवरी 2021 की बजाय 1 जनवरी 2020 के अनुसार प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए सुविचारित किया जाने वाला आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक पाया गया है।
- (xxi). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा करता है। हालांकि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों पर विचार करने की अपेक्षा नहीं करते हैं इसलिए यह अनुमान लगाना अनुचित होगा कि पत्तन उचित तथा अर्जित किए जाने योग्य कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करेंगे।
- एसपीएमपी ने पेनामेक्स पोतों और हैंडीमेक्स पोतों द्वारा कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में कार्यनिष्पादन मानक प्रत्येक पोत 20000 टन प्रतिदिन प्रति बर्थ प्रस्तावित किया है, जैसाकि सर्वोत्तम घाट क्षमता गणना में विचार किया गया है।
- यह स्वीकार करते हुए कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित करने की अपेक्षा करता है, एसपीएमपी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किए गए हैं।
- (xxii). यदि सुविचारित अभिलेखों में कोई त्रुटि दिखाई देती है अथवा कोई अन्य औचित्यपूर्ण कारण दिखाई देते हैं तो एसपीएमपी भारत के राजपत्र में आदेशों की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए परियोजना की बोली प्रक्रिया के पूर्ण होने से पहले निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

- 9.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।
- 9.2. संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुलग्नक-III** रूप में संलग्न की गई है और एसपीएमपी के एचडीसी में बर्थ सं. 2 के अभियंत्रिकरण के लिए कार्यनिष्पादन मानकों की अनुसूची **अनुलग्नक-IV** रूप में संलग्न की गई है।
- 9.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एचडीसी में बर्थ सं. 2 के अभियंत्रिकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित करता है और कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अनुमोदित करता है।
- 9.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाने हैं। तदनुसार, एसपीएमपी को सलाह दी जाती है कि संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में शामिल करें और बाद में इस परियोजना से संबंधित रियायत करार में शामिल करें।
- 10.1. वाणिज्यिक परिचालन तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रतिवर्ष स्वतः ही संशोधित होगा जोकि संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी परिचालक आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिनों पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से आगे परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क की अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

10.2. यह प्रस्ताव रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों में अथवा परिचालन के पहले वर्ष में परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसी भी स्थिति हो, कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा।

10.3. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर 7 दिनों के भीतर एसपीएमपी के विचार मांगेगा।

10.4. परिचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और परिचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू केवल सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।

10.5. एसपीएमपी के मतों पर विचार करने के बाद, यह यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए गए हैं तो वह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

10.6. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों और परिचालक द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। यह प्राधिकरण परिचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा खारिज किए जाने पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।

10.7. परिचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी परिचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। तीसरे वर्ष से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए पीपीपी परिचालक स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किए जाने वाला कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

10.8. यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों की पीपीपी परिचालक द्वारा उपलब्धि अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत होती है तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है जिसके बाद वह अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपना निष्कर्ष एसपीएमपी को देगा। एसपीएमपी उन निष्कर्षों पर तत्संबंधी रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

10.9. रियायत करार पर हस्ताक्षर किए जाने के लिए 15 (पंद्रह) दिनों के भीतर, संबद्ध परिचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा जिसके इसकी वेबसाइट पर प्रकाशित किया जाएगा।

10.10. पीपीपी परिचालक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों की औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय और प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्टें इस प्राधिकरण को भेजेगा। पीपीपी परिचालक द्वारा तिमाही रिपोर्टें प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद एक महीने के भीतर प्रस्तुत करेगा। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।

10.11. यह प्राधिकरण पीपीपी परिचालक से प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी पीपीपी परिचालक से प्राप्त होने वाले अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य दिया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./476/2020-21]

अनुलग्नक - I			
श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में बर्थ सं. 2 (पूर्वकाल में बर्थ सं. 3) के अभियंत्रीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क गणना।			
क्र.सं.	विवरण		रु. करोड़ों में केओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता	-	
(क)	सर्वोत्तम घाट क्षमता	-	
	पोतों की क्षमता की प्रतिशत हिस्सेदारी		

	- पेनामेक्स पोत (S1)		70%
	- हैंडीमेक्स पोत (S2)		30%
	जलयान दिवस आउटपुट		
	- पेनामेक्स पोत (P1)		20000
	- हैंडीमेक्स पोत (P2)		20000
	सर्वोत्तम घाट क्षमता = $0.7 * ((S1 * P1) + (S2 * P2)) * 365$ (टनों में)		5110000
(ख)	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता		
	- उपयोग किए जाने योग्य भंडारण के रूप में पल्लन द्वारा उपलब्ध किए गए यार्ड का क्षेत्र (एम2 में) (क)		100000
	- कुल यार्ड क्षेत्र जो स्टेकिंग के लिए प्रयोग किया जाएगा का प्रतिशत (U)		100%
	- मात्रा जो स्टेक की जाएगी प्रति एम2 क्षेत्र (Q)		5.2
	- किसी वर्ष में प्लॉट का टर्नओवर अनुपात (T)		10.285
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता $(0.7 \times (A \times U \times Q \times T))$ (टनों में)		3743740
	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता ((क) और (ख) का निम्नतर) (टनों में)		3743740
	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता (मिलियन मीट्रिक टनों में प्रतिवर्ष)		3.744
II	पूंजी लागत	-	
A.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	-	
	(i). सिविल लागत		
	लोडरों और अन्य मशीनों के व्यवस्थापन के लिए मौजूदा बर्थ की रिवैम्पिंग		2.79
	कन्वेयर डांचे के लिए सिविल फाउंडेशन		5.00
	सिलो प्रणाली के लिए सिविल कार्य		5.00
	दीर्घ ट्रेवल सीआर 120 रेल 360 मी.		1.00
	रैपिड व्रैगन लदाई प्रणाली के लिए न्यू रेलवे लाइनों का निर्माण		11.00
	स्टेकर सह रिक्लेमर के मौजूदा रेलवे ट्रैकों का विस्तार		20.32
	आरसीसी ड्रेन		2.00
	कम्पाउंड वॉल		1.50
	लैंड फीलिंग और कम्पेक्शन		0.50
	कार्यालय भवन		0.60
	उपकेन्द्र भवन		2.69
	यार्ड की लैटेराइट हार्ड स्टैंडिंग		8.10
	विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागतें @ 2%		1.21
	आकस्मिकताएं @ 3%		1.82
	सिविल कार्यों पर जीएसटी @ 18%		11.44
			74.97

	(ii). उपस्कर लागत		
	ग्रेव और तट पावर के प्रावधान के साथ होपरों सहित 13.687 मी. के रेल स्पैन के साथ 1000 टीपीएच रेल माउंटेड हारबर मोबाइल क्रेन		79.16
	स्थानांतरण बिन्दुओं सहित कन्वेयर 2000 टीपीएच क्षमता (लगभग 2000 मी.)		21.19
	स्टेकर सह रिक्लेमर - स्टेकिंग-2000 टीपीएच, रिक्लेमिंग-2000 टीपीएच, बूम लंबाई 45 मी. के साथ		50.00
	एसआईएलओ - न्यूनतम 800 मी.ट. की भंडारण क्षमता और 2000 टीपीएच की उतराई दर के साथ रैपिड वैन लदाई प्रणाली		14.25
	जल आपूर्ति और वितरण सहित धूल निवारण प्रणाली और अग्निशमन सुविधाएं		7.59
	चालित धर्मकांटा		0.95
	विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागतें @ 2%		3.46
	आकस्मिकताएं @ 3%		5.19
			181.79
	(iii). इलैक्ट्रिकल कार्य		
	इलैक्ट्रिकल पावर आपूर्ति और उपकेन्द्र सहित वितरण प्रणाली		25.00
	हाइ मस्ट लाइटिंग सहित रोशनीकरण		1.00
	विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागतें @ 2%		0.52
	आकस्मिकताएं @ 3%		0.78
			27.30
	(iv). विविध		
	सिविल लागत, उपस्कर और इलैक्ट्रिकल लागत पर 5%		14.20
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत (i + ii + iii+iv)		298.26
III	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए परिचालन लागत		
	(क). किराया लागत	-	
	- लोकोमोटिव (किराया प्रभार रू. 75,509 प्रति दिन X 360 दिन)	-	2.72
	- बेबी डोजर (किराया प्रभार रू. 13,230 प्रति घंटा X 175 पोत X 10 घंटे)	-	2.32
	- एक्सकवेटर (किराया प्रभार रू. 1690 प्रति घंटा X 8 घंटे X 360 दिन)	-	0.49
	- हाइड्रा (किराया प्रभार रू. 760 प्रति घंटा X 8 घंटे X 360 दिन)	-	0.22
	- बुल डोजर (किराया प्रभार रू. 2050 प्रति घंटा X 8 घंटे X 350 दिन)	-	0.57
	- 10 मी. ट. प्रति पे लोडर (किराया प्रभार रू. 24696 प्रति घंटा X 2 सं. X 2 पालियां X 300 दिन)	-	2.96
		-	
	(ख). बिजली लागत (1.4 इकाईयां/ टनX रू. 11.91 प्रति इकाई X 3.744 एमएमटीपीए)	-	6.24
		-	
	(ग). ईंधन लागत		
	- लोकोमोटिव (30 लिटर प्रति घंटा X रू. 75.03 प्रति लिटर X 2508 घंटे प्रति वर्ष)		0.56

	(ग). मरम्मत और अनुरक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1%)		0.79
	- पुर्जों सहित अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर (उपस्कर लागत पर 7%)		15.37
	(घ). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियों पर 1%)		2.98
	(ड.). मूल्यह्रास		
	- सिविल कार्य @ 3.17%		2.50
	- अभियांत्रिक कार्य @ 6.33%		12.08
	- इलैक्ट्रिकल परिसंपत्तियां @ 9.5%		2.72
	(च). लाइसेंस शुल्क (168888 वर्ग मी. बेयर भूमि @ 28.4463 प्रति वर्ग मी. प्रति माह + 42752 वर्ग मी. हार्ड स्टैंड और जेटी क्षेत्र @ रू. 44.2281 प्रति वर्ग मी. प्रति माह X 12 माह)		8.03
	(छ). वेतनों तथा उपरिव्ययों के लिए अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 5%)		14.91
	कुल परिचालन लागत		75.47
IV	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुमानित राजस्व अपेक्षा और अपफ्रंट प्रशुल्क	-	
क.	-	-	
(i).	अनुमानित राजस्व अपेक्षा	-	
	(क). कुल परिचालन लागत		75.47
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%		47.72
	(ग). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा		123.19
(ii).	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन		
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 98%)		120.73
	(ख). भंडारण प्रभार (एआरआर का 1%)		1.23
	(ग). विविध प्रभार (एआरआर का 1%)		1.23
	(घ). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व अपेक्षा		123.19
(iii).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार	-	
	(क). कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रू. लाखों में)		12072.82
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)		37.44
	- कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर (विदेशी)		335.90
	(ख). भंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रू. लाखों में)		123.19
	- भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो का %		35%
	- भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गो की क्षमता (टन)		1310309
	भंडारण प्रभार (निःशुल्क अवधि के बाद)		दर प्रति टन प्रतिदिन

		अथवा उसका भाग
	- निःशुल्क अवधि	25 दिन
	- प्रथम पांच दिन (निःशुल्क अवधि के बाद)	1.39
	- 6वें दिन से 10वें दिन (निःशुल्क अवधि के बाद)	2.08
	- 11वें दिन से आगे (निःशुल्क अवधि के बाद)	2.77
	(ग). विविध प्रभार	
	- राजस्व अपेक्षा (रू. लाखों में)	123.19
	- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	37.44
	- विविध प्रभार (रू. प्रति टन में)	3.29

अनुलग्नक - II

भंडारण प्रभारों की गणना के लिए गणनाएं (बर्थ सं. 2, पूर्वकाल में बर्थ सं. 3)						
क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क दिवस	प्रथम स्लैब	दूसरा स्लैब	तीसरा स्लैब	जोड़
1	सर्वोत्तम क्षमता					37,44,000
2	प्रत्येक स्लैब में दिन	25	5	5		
3	प्रत्येक स्लैब में कार्गो का %	70%	20%	10%		
4	प्रत्येक स्लैब में मात्रा	26,20,800	7,48,800	3,74,400		
6	औसतन प्रत्येक स्लैब में 50 प्रतिशत समय लिया गया है)		18,72,000	46,80,000		65,52,000
5	नियुक्त भार		1.00	1.50		
	प्रत्येक स्लैब में भारित मात्रा (औसतन प्रत्येक स्लैब में 50 प्रतिशत समय लिया गया है)		18,72,000	70,20,000		88,92,000
7	राजस्व अपेक्षा					1.23 (रू. करोड़ों में)
8	औसत प्रशुल्क प्रति मी.ट. टन प्रतिदिन					1.39
9	प्रत्येक स्लैब के लिए प्रशुल्क		1.39	2.08	2.77	

अनुलग्नक - III

श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता

श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में बर्थ सं. 2 (पूर्व में बर्थ सं. 3) के

अभियंत्रीकरण हेतु संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची

1. परिभाषाएँ:

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:

- “तटीय पोत” का अर्थ जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत और अंतर्देशीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- “दिवस” का अर्थ किसी दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर अगले दिन प्रातः 6.00 बजे समाप्त अवधि होगी।
- “निःशुल्क अवधि” का अर्थ वह अवधि होगी जिस दौरान कार्गो को विलंबशुल्क मुक्त भंडारण की अनुमति प्रदान की जाती है और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-परिचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- “प्रतिदिन” का अर्थ एक केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग होगा।

2. मूल्यांकन के सामान्य सिद्धांत:**(i). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रमारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**

(क). 'विश्वव्यापी तथा तटीय' परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रमारों (एचएससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:

- (i). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii). तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।

*केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।

(ख). जहाजरानी महानिदेशक, और किसी सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रमार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहीत किए जाएंगे।

(ii). पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली

(क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।

(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश द्वारा जारी विशिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।

(ग). रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड

- ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

(iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:

(क). उपयोक्ता को किसी प्रमार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल परिचालक विलंबित वापिसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।

(ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल परिचालक और उपयोक्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी।

(ग). वापिसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीएसपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रमारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।

(iv). सभी परिगणित प्रमार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(v). वापसी के दावों पर तब तक कार्यवाही नहीं की जाएगी जब तक कि वापसीयोग्य राशि रु. 100/- या उससे अधिक नहीं हो। इसी तरह, टर्मिनल परिचालक कोई अनुपूरक अथवा कम प्रभारित किए गए बिल जारी नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि रु. 100/- अथवा उससे कम हो।

(vi). टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ता प्रमारों की अदायगी नहीं करेंगे।

(vii). सभी तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रमार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रमारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

- (viii). (क). दरमानों में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं, इसकी प्रकार, छूट तथा रियायतें न्यूनतम स्तर हैं। टर्मिनल परिचालक, यदि वह ऐसा चाहे, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूट एवं रियायतें प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल परिचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरों के मान में निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले तथा दरों के मान में निर्धारित यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों।
- (ग). तथापि टर्मिनल परिचालक सार्वजनिक रूप से ऐसे निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण को अधिसूचित करेगा तथा ऐसे निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी दरों की प्रयोज्यता शासित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, परन्तु नियत की गई नई दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ix). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा और मात्रा द्वारा सकल भार/परिमाण की गणना में, 0.5 तक और सहित दशमलव को 0.5 लिया जाएगा और 0.5 दशमलव से अधिक के इकाई दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।

3. कोयला प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	घटक	इकाई दर रु. में प्रति मीट्रिक टन	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो (ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर)	335.90	201.54
2.	ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं	335.90	335.90

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार उतराई, स्टेक यार्ड से रिकलेमिंग और वैगनों/ट्रकों पर लदाई के पूरा होने के बाद 25 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेक यार्ड में भंडारण पोत से कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो की उतराई के लिए समेकित प्रभार है। इस समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति और/अथवा उपस्कर जब कभी आवश्यक हो और सभी अन्य प्रभार दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए हैं।

4. भंडारण प्रभार

स्वीकृत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नलिखित होगा:-

विवरण	दर रु. में प्रति मी.ट. प्रतिदिन अथवा उसका भाग
निःशुल्क अवधि	25 दिन
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम पांच दिन	1.39
निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	2.08
11वें दिन से आगे	2.77

टिप्पणियां:

- (i). निःशुल्क अवधि कार्गो की उतराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।
- (ii). निःशुल्क समय के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस और ग्राहक के अधिसूचित अवकाश दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (iii). भंडारण प्रभार निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो के विराम के लिए टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस सहित सभी दिनों के लिए देय होगा।
- (iv). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल परिचालक तब कार्गो की डिलीवरी/नोभरण करने की स्थिति में नहीं है जब परिचालक पर आरोग्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

5. विविध प्रभार:

सभी विविध सेवाओं जैसे सफाई, वैगनों/ट्रकों का भारतोलन, कार्गो की प्राप्ति/डिलीवरी आदि रु. 3.29 प्रति मीट्रिक टन पर वसूल किए जाएंगे।

6. उपर्युक्त खंड-3 से खंड-5 के लिए सामान्य टिप्पणी:

- संदर्भ प्रशुल्क 1 जनवरी 2020 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किए जाएंगे। संदर्भ प्रशुल्कों का ऐसा स्वतः प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेंगी।
- वाणिज्यिक परिचालन तारीख (सीओडी) से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जोकि अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रतिवर्ष

स्वतः ही संशोधित होगा जोकि संपूर्ण रियायत अवधि के लिए लागू होगा। तथापि, पीपीपी परिचालक आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से कम से कम 90 दिनों पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से आगे परिचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्यनिष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क से 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क की अधिकतम सीमा होगी)। कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

- iii. यह प्रस्ताव रियायत करार में यथा शामिल किए गए पिछले 12 महीनों में अथवा परिचालन के पहले वर्ष में परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसी भी स्थिति हो, कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा।
- iv. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 5 में यथा दिए गए कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि पर 7 दिनों के भीतर एसपीएमपी के विचार मांगेगा।
- v. परिचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाने की स्थिति में, यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और परिचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू केवल सूचकांकित संदर्भित प्रशुल्क के लिए ही हकदार होगा।
- vi. एसपीएमपी के मतों पर विचार करने के बाद, यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्यनिष्पादन मानक अर्जित कर लिए गए हैं तो वह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 15 मार्च तक अधिसूचित करेगा।
- vii. कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण कार्यनिष्पादन मानकों और परिचालक द्वारा इसके अनुपालन को देखेगा। यह प्राधिकरण परिचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि अथवा अन्यथा के आधार पर कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा खारिज किए जाने पर निर्णय करेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से साथ संलग्न परिशिष्ट में दर्शाये गए उदाहरण का अनुसरण करेगा।
- viii. परिचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी परिचालक से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र अभियंता द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। तीसरे वर्ष से कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए पीपीपी परिचालक स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धि प्रमाणपत्र के साथ कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव 1 मार्च तक प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से लागू किए जाने वाला कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक - IV

कार्यनिष्पादन मानक

“हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स, श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता में बर्थ सं. 2 (पूर्वकाल में बर्थ सं. 3) का अभियंत्रिकरण” के लिए कार्यनिष्पादन मानक की अनुसूची

सकल बर्थ आउटपुट:

पैरामीटर विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ आउटपुट) से संव्यवहार करता है। कोयला/कोक/चूनापत्थर/अन्य शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, टर्मिनल की क्षमता (अभियंत्रिकरण, प्रहस्तन की पद्धति) और पार्सल आकार सकल बर्थ आउटपुट, निर्धारित करेगा। उच्चतर टर्मिनल क्षमता और बड़े पार्सल आकार से उत्पादकता बढ़ेगी। सकल बर्थ आउटपुट उस टर्मिनल में उस महीने में सभी जलयानों के कार्य दिवसों की निवल कुल संख्या से विभाजित और 24 से गुणा करते हुए टर्मिनल में एक माह के दौरान जलयानों से उतारे गए कुल कार्गो को लेते हुए परिगणित किया जाएगा। सभी जलयानों के निवल कार्य दिवस प्रश्नाधीन महीने में टर्मिनल में सभी जलयानों द्वारा व्यय किए गए कुल घंटों से 4 घंटे प्रति पाली घटाते हुए निर्धारित किया जाएगा। टर्मिनल में जलयान द्वारा व्यय किए गए घंटों की गणना करते समय, जलयान द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने की घोषणा करते हुए जलयान से आगे टर्मिनल में जलयान द्वारा व्यय किया गया समय नजरअंदाज किया जाएगा। इसके अलावा, पोत जो एक माह में कार्गो कार्य पूरा करते हैं, माह के सकल बर्थ उत्पादकता की गणना के लिए सुविचारित किया जाएगा। सूत्र निम्नलिखित है:

$$\text{सकल बर्थ आउटपुट} = \frac{\text{टर्मिनल में माह के दौरान जलयान से उतारा गया कुल कार्गो}}{\text{नेटवर्किंग घंटे}} \times 24$$

कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए सकल बर्थ आउटपुट के मानदंड निम्नलिखित हैं:-

- पेनामेक्स पोतों अथवा उच्चतर आकार के पोतों के लिए सकल बर्थ आउटपुट — 20,000 मी.ट. प्रतिदिन
- हैडीमेक्स/सुपरमेक्स पोतों के लिए सकल बर्थ आउटपुट — 20,000 मी.ट. प्रतिदिन

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 15th January, 2021

No. TAMP/47/2020-SPMP (KOPT).— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [Erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] for fixation of reference tariff for the project of “Mechanization of Berth No. 2 [Erstwhile Berth No. 3] at Haldia Dock Complex (HDC) on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis” for a concession period of 30 years, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/47/2020-SPMP (KOPT)**

Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP)

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 28th day of December 2020)

This case relates to a proposal received from Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [Erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] for fixation of reference tariff for the project of “Mechanization of Berth No. 2 [Erstwhile Berth No. 3] at Haldia Dock Complex (HDC) on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis” for a concession period of 30 years.

2.1. The SPMP vide its letter dated 15 January 2019 had forwarded a proposal to TAMP for approval of Reference Tariff on PPP mode related to Mechanization of Berth No. 2 (erstwhile Berth No. 3) of Haldia Dock Complex. After following the consultation process and joint hearing, this Authority had passed an Order dated 29 March 2019. The same was notified in the Gazette of India vide G. No. 200 dated 07 June 2019.

2.2. The SPMP has reported that though the RFQ was invited by SPMP on 10 June 2019, no financial bid (RFP) was received till the bid due date of 03 September 2020 from four qualified bidders. Finally, RFQ was discharged and re-invited on 01 October 2020 on the revised estimated cost based on the revised technical specification of the project. The revised technical estimate is prepared based on the subsequent discussion with the prospective bidders and other port users.

3.1. In this backdrop, the SPMP vide its e-mail dated 12 October 2020 has forwarded a revised proposal for fixing Reference Tariff for mechanization of Berth No. 2 at HDC, based on revised technical and cost estimates. The SPMP has made the following submissions:

- (i). The comparison between the present estimate and specification vis-à-vis earlier estimate & specification is furnished. The present estimate has been prepared based on budgetary offer from the equipment manufacturer / the internal work order rate of HDC. The port has reported reduction in capital cost from ₹ 331.94 Crores to ₹ 298.26 Crores due to revised specifications. The copy of budgetary offer / internal work order rate of HDC is furnished.
- (ii). The revised tariff proposal and DPR are furnished. [The cargo handling charge has come down from ₹376.69 to ₹335.90 per tonne]
- (iii). The yard capacity of the project has been calculated considering dwell time of 35 days against actual dwell time of 36.86 days for dry bulk cargo achieved by HDC during the financial year 2019-20.
- (iv). The copy of the Gazette Notification dated 13.08.2019 of change of nomenclature of Berth of HDC is furnished.
- (v). The proposal has been approved by Chairman, SMP, Kolkata and shall be placed in the upcoming Board Meeting for ratification.
- (vi). Thus, the reference tariff proposal in respect of subject project alongwith draft SOR and performance Standard as furnished may be approved.

3.2. The other main submissions made by the SPMP in its letter dated 12 October 2020 are summarized below:

(i). The Salient features of the project are as follows:

- (a). The berth is located inside the impounded Dock basin of Haldia Dock Complex. The berth no 2 has a length of about 337 M (berthing face length-193 m) and a width of 15.5 m. The berth can handle panamax vessels up to 85,000 DWT with LOA up to 230 m and an average parcel size of 28,000 tonnes.
- (b). The berth will be equipped with 2 nos Rail Mounted Mobile Harbour Crane including Grab and hopper with provision of Shore power with a capacity of 1000 TPH. For this purpose the existing berth no 2 structure has to be provided with rails over which the Mobile Harbour Crane will travel on the quay.
- (c). The coal/coking coal unloaded by the Mobile Harbour Crane will discharge into a single dock conveyor to be located on the rear side of the main berth structure on the piles and interconnecting beams. This conveyor will be an elevated one with a rated capacity of 2000 TPH commensurate with the capacity of Mobile Harbour Cranes.
- (d). The coal from the dock conveyor will be conveyed through an elevated conveyor system to cross over the main road behind berth and then to the yard conveyor for stacking.
- (e). The coal from the stack yard reclaimed by stacker cum reclaimer (operating in reclaiming mode) will be conveyed to a stationary SILO.
- (f). Two no. Stacker cum Reclaimers each having a rate capacity of 2000 TPH for stacking 2000 TPH capacity for reclaiming are planned for stock piling coal into the stack yard and then for evacuation through wagon loading (SILO).
- (g). The coal from the stationary SILO will be loaded into railway wagons through a rapid wagon loading system in which the wagons will be moving.
- (h). The system will have a substation for receipt and distribution of HT and LT power for operating the mechanized system consisting of two no Gantry Grab Unloaders, the belt conveyor system, two no Stacker cum Reclaimers, Rapid Wagon loading system, supporting utilities etc.,
- (i). The estimated power requirement of about 1.8 MVA will be available from the port's main substation where adequate spare capacity is available. As such the prospective BOT operator has to lay HT power supply cables from the port's substation to the proposed substation of the Berth 2.
- (j). The stack yard for transit storage of coking coal, non-coking coal will be located in the designated stack yard to be situated in the back-up area of Berth no 2. This area is the sum of the back-up area of berth no-02 used for iron ore loading facility and part of the back-up area of berth no-01.

Backup area earmarked for Berth no 2 (shown in hatching). The land earmarked for the yard purpose will have an area of about 1,45,264 sqm. However, the SILO, part of loading conveyor & jetty conveyor are outside the above area. The total area earmarked for complete project is 2,08,649 Sqm except Berth no-2 (2991.5 sqm).
- (k). The material handling system has been designed as ship-shore transfer through Rail Mounted Mobile Harbour Crane, a conveyor system for transfer from berth to stack yard and handling at yard through two Stacker cum Reclaimer for stacking and a conveyor to carry the material from the stack yard to rapid loading SILO and finally loading of coal from SILO into wagons in motion. The system will incorporate necessary pollution control measures.
- (l). **Ship – Shore Transfer**

Considering the capital cost, operational flexibility and proven performance, it is proposed to equip the berths with two 1000 TPH Rail Mounted Mobile Harbour Crane with rail span of 13.687 M. including Grab and hopper with provision of Shore power.

It is to be noted that due to draft limitations in Haldia vessels come with part load, having discharged the top portion of the hatches at another deep draught port. Hence the quantity of coal available for the cream bite of the grab will be limited. As the hatch gets emptied,

the remaining coal is to be heaped at one place by a baby dozer to be lowered into the hatch. The baby dozer moves around shifting the scattered coal into a heap sufficient for the grab to bite into and lift. This process will involve some operational time as the grab content will largely get reduced as compared to a cream bite. When a fully loaded ship is discharged, the productivity will be higher as the grabs can take bite at the top of hatch with full grab content and less lifting height as compared to part discharged vessel. Thus its average discharge rate will be high. But in a partially loaded ship, the initial lift height itself will be more as the hatch content is already reduced. For clearing the last portion, the lifting height is more and the grab content is also less. All these cumulatively reduce the average productivity.

The productivity for 2017-18, 2018-19 & 2019-20 are:

Average ship day productivity

Cargo	FY 17-18	FY 18-19	FY 19-20
Coking Coal	17,548	16,907	17,947
Non Coking Coal	18,540	17,927	19,489

As Berth no-2 will be fully Mechanized with automated equipment, hence, taking the aforesaid issues into consideration, it is proposed that an average productivity of 20,000 TPD could be considered.

(m). **Berth – Stockyard Transfer**

Keeping in mind the level of pollution that could be created due to handling by Dumper and Payloader system, it is planned to have a conveyor system. The MHCs planned will have integral hoppers, the coal unloaded will be conveyed through hopper and shuttle conveyor to an elevated jetty conveyor located on the rear side of MHCs. The jetty conveyor will transfer the material into another conveyor through which the coal will be transferred to the yard stacking conveyors and finally transferred through stacker cum reclaimers into the stack yard. The conveyor system will have a matching rated capacity of 2000 TPH.

(n). **Layout of the Stackyard**

Conceptual Layout of Stackyard :

The material received through the conveyors and the stacker cum reclaimer into the stack yard will be stacked in a geometric shaped stockpiles. The stack yard is proposed to be equipped with two no Stacker cum reclaimers. The conceptual layout of stack yard as proposed in this report will have a capacity of about 5.00 Lakh tons.

(o). **Evacuation**

It is proposed that 80% the cargo will be evacuated by rail and 20% of the cargo will be evacuated through Road. Thus about 2 to 3 rakes per day will be required for evacuation of planned annual throughput.

- (ii). Mainly Coal, Coke, Limestone and other compatible dry bulk cargoes are proposed to be handled at this facility. Based on the traffic projections, the expected future traffic of dry bulk cargo will be as under:

Projections for Dry Cargo (million tonnes)

Commodity	Actual in 2017-18	Projections by IPA		AECOM projections	
		2020-21	2025-26	2020-21	2025-26
Coking Coal	7.32	6.40	6.90	8.00	11.20
Non-coking coal	4.45	7.30	7.30	3.30	3.30
Thermal coal	2.18	2.30	2.90	1.60	2.10

Iron ore	1.57	1.30	2.30	1.00	1.30
Manganese ore and slag	1.55	1.80	2.30	2.00	2.50
Fertilisers and raw materials	0.34	0.80	1.20	1.00	1.50
Cokes	0.50	0.60	0.90	@	@
Limestone	2.08	2.10	2.80	2.00	2.80
Others Excl steel	1.44	1.80	2.60	4.00	5.20
Total Dry Cargo	21.44	24.40	29.20	22.90	29.90

In the Master plan submitted by L&T IL, it is projected a Dry Bulk Cargo (Import) as follows in FY-25 & FY-30:

Sl. No.	Commodity	Projection in FY-25 (In MMTA)	Projection in FY-30 (In MMTA)
01	Coking Coal	12.00	17.40
02	Non Coking Coal	11.30	14.10
03	Manganese Ore	1.69	2.29
04	Limestone	2.80	3.50
Total		27.79	37.29

(iii). **Framing SOR for handling Cargo**

As per Para 2.2 of the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 (30th Sept 2013), "The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other Major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification. Since no tariff fixed under upfront tariff guidelines 2008, which is representative enough for the proposed commodities / the project proposed to be developed is available, the present tariff proposal has been formulated based on the Upfront Tariff Guidelines 2008 in the terms of clause 2.4 of "Revised Guidelines for Determination of Tariff at Major Port, 2013.

(iv). **Calculation of Optimal Capacity**

The optimal capacity of the terminal is reckoned as 70% of the maximum capacity. The optimal capacity is the lower value of the optimal berth capacity and optimal stack yard capacity. The dwell time has been increased to 35 days considering the request of the bidder and subsequent observation that HDC has dwell time of 35 days for the year 2019-20.

(a). **Optimum Capacity of Stockyard (as per TAMP Guidelines)**

For a coal terminal TAMP guide line stipulates that the optimum yard capacity is 70% of maximum coal that could pass through the yard and is derived from the following formula.

$$\text{Optimum Yard Capacity} = (0.7 \times A \times Q \times T) \text{ Tons}$$

Where,

A - Stockpile area in sq. m

Q - Quantity that could be stacked per sq. m

T - Turnover ratio of the plot in a year

Total area of stockpiles = (4010+4477+5687+8507+15118+12654+12133+10904+6136+6380+6832+7162 100000 sq mt.)

Quantity that could be stacked per m² = 5.2 Te

Average Dwell time of cargo= 35 days

Turnover ratio = 360/35= 10.285 days

The average Plot turnover ratio in a year would therefore be 360/35 = 10.285 days

Yard capacity (0.7 x 100000 x 5.2x10.285) = **3.744 MTPA**

(b). **Optimum Capacity of Berth (as per TAMP Guidelines)**

It has been observed earlier in this section that the average handling rate is 20,000 tonnes per day. Following TAMP Guidelines, the optimal capacity of the terminal is calculated using the following formula:

Optimal capacity

$$= 0.7 \times \frac{S1 \times P1}{100} + \frac{S2 \times P2}{100} + \frac{S3 \times P3}{100} + \dots \times 365$$

S1 - Percentage share of capacity of Cargo type 1

P1 - Handling rate of the vessel carrying Cargo type 1

S2 - Percentage share of capacity of Cargo type 2

P2 - Handling rate of the vessel carrying Cargo type 2

S1, P1, S2, P2 and so on depending on the number of different types of Cargo to be handled at the berth of the particular port.

In the present proposal, the share of Panamax vessels and Handymax vessels are considered as 80% and 20% respectively based on the current trend.

According to the formula, the optimum capacity of the new berth (where only coal will be handled), works out to

365 x 0.7 x 20,000 ≈ 5.11 MTPA say 5.00 MTPA

Therefore, the Optimum capacity of the TERMINAL: **3.744 MTPA** (Lower of the two).

Hence the optimal capacity of the terminal is considered as 3.744 MTPA.

(v). **Capital Cost**

As already described earlier, the specification of Capital equipment has been revised. The total capital cost of the project is estimated at ₹298.26 Crores including GST. The summary break-up of the estimate is given as under:

Sl. No	Description	Amount (₹ in Crores)
A.		
	(i). Civil Cost	
1.	Revamping of the Existing Berth to accommodate the Loaders and other Machineries	2.79
2.	Civil Foundation for Conveyer Structure	5.00
3.	Civil Works for Silo System	5.00

Sl. No	Description	Amount (₹ in Crores)
4.	Long travel CR 120 RAIL 360 MTR	1.00
5.	Construction of New Railway Lines for Rapid Wagon Loading System	11.00
6.	Extension of existing Track Line of Stacker cum Reclaimer	20.32
7.	RCC Drain	2.00
8.	Compound Wall	1.50
9.	Land filling and compaction	0.50
10.	Office building	0.60
11.	Substation building	2.69
12.	Laterite Hard Standing of the Yard	8.10
13.	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	1.21
14.	Contingencies @ 3%	1.82
15.	GST on Civil works @ 18%	11.44
	Civil Cost including GST	74.96
	(ii). Mechanical Equipment Cost	
1.	1000 TPH Rail Mounted Mobile Harbour Crane with rail span of 13.687 M. including Grab and hopper with provision of Shore power	79.16
2.	Conveyor 2000 TPH capacity (Approx 2000 m) including transfer points	21.19
3.	Stacker cum Reclaimer– Stacking-2000 TPH, Reclaiming – 2000 TPH, with Boom Length-45 m	50.00
4.	SILO and rapid Wagon Loading system with storage capacity of MINIMUM 800 MT and discharge rate of 2000 TPH	14.25
5.	Dust suppression system and Fire Fighting facilities including water supply and distribution.	7.59
6.	In motion Weigh Bridge	0.95
7.	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	3.46
8.	Contingencies @ 3%	5.19
9.	GST on Mechanical Works @ 18% [Assumed Full ITC]	0.00
	Mechanical Cost	181.80
	(iii). Electrical Works	12.90
1.	Electrical Power Supply and Distribution System including Substation	25.00
2.	Illumination with High Mast Lighting System	1.00
3.	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	0.52
4.	Contingencies @ 3%	0.78
5.	GST on Mechanical Works @ 18% [Assumed Full ITC]	0.00

Sl. No	Description	Amount (₹ in Crores)
	Electrical Cost	27.30
	Total	284.06
	(iv). Miscellaneous	
	5% on Civil Cost and Equipment Cost	14.20
	Total Capital Cost for Handling Activity (i+ii+iii+iv)	298.26
B.	Berth Hire Activity	0.00
	Total Capital Cost (A+B)	298.26

Note: Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical / Electrical costs. Hence not considered as Cap-ex and consequent Fixed assets.

(vi). **Operating Cost**

Sl. No	Particulars	Amount (₹ in Crores)
1.	Operating Cost for Cargo Handling Activity	
(a).	Hire Charge	
(i).	One High Power Locomotive (without Fuel)	2.7183
(ii).	Four Baby Dozers (All inclusive rate) - 10 shifts per vessel for 175 vessels	2.31525
(iii).	One Excavator (All Inclusive Rate)	0.48672
(iv).	One Hydra (All inclusive rate)	0.21888
(v).	One Bull Dozer (All inclusive)	0.574
(vi).	Two 10 MT Pay Loaders for road evacuation (All inclusive)	2.96352
(b).	Power Cost	6.24
	1.4 units/ tonne, Effective Levy-Rs 11.91 per KWH (Energy Charge Rs 7.15 per KWH, Demand Charge-Rs 384.00 per KVA for 1600 KVA, Govt Duty- 17.5%, Line Loss-2.6% , SPMP's Overhead Charge19.25%]	
(c).	Fuel Cost	
(i).	Locomotive	0.56
	30 ltrs per hour * Rs.75.03 per litre *2508.48 hours p.a	
(d).	Repair & Maintenance	
(i).	Civil Assets (1% on civil work)	0.79
(ii).	Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)	15.37
(e).	Insurance (1% on Gross fixed assets)	2.98
(f).	Depreciation	
(i).	Civil Work @ 3.17%	2.50

(ii).	Mechanical Work @ 6.33%	12.08
(iii).	Electrical Assets @ 9.5%	2.72
(g).	License Fee [168888 sqm bare land @28.4463 per sqm per month + 42752 sq.m hard stand & Jetty area @Rs 44.2281 per sqm per month]	
(h).	Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	14.91
	Total Operating Cost	75.47

(vii). **Calculation of Annual Revenue Requirement**

As TAMP guidelines, the Annual Revenue Requirement is the aggregate of operating cost and Return on Capital @ 16% on capital employed. The following table provides the calculations.

(a). **Revenue Requirement for Cargo Handling Activity**

(₹ in Crores)

Estimated Revenue Requirement	Amount
(a) Operating Cost	75.47
(b) Return of Capital Employed @ 16%	47.72
Total Revenue Requirement (a) + (b)	123.19

(b). **Apportionment of Annual Revenue Requirement (Cargo Handling Activity):**

The TAMP guidelines, prescribed that the Annual Revenue Requirement (ARR) of Cargo handling activity be divided into three categories i.e. Cargo handling charges, Storage Charges and Miscellaneous charges at @ 98%, 1% and 1% respectively. Accordingly, the ARR is further apportioned as under:

(₹ in Crores)

Activity		Amount
a) Cargo Handling Charges	98%	120.73
b) Storage Charges	1%	1.23
c) Miscellaneous Charges	1%	1.23
Total Revenue Requirement (a) + (b) + (c)	100%	123.19

3.3. Based on the Optimum capacity of the cargo to be handled at the proposed project facilities and the annual revenue requirement, the tariff chargeable per ton is calculated. The SPMP has calculated proposed tariff and has sought approval for the following:

(i). **Cargo Handling Charges.**

The share of Overseas and Coastal movements for Dry Bulk Cargo (Coal, Limestone etc.) is considered to be around 90% and 10% respectively.

(a). **Cargo Handling Charges**

Sl. No	Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne or part thereof	
		Foreign	Coastal
1.	All types of Coal / Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes (Other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets).	335.90	201.54

2.	Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets.	335.90	335.90
----	--	--------	--------

(b). **Storage Charges**

The Annual Requirement towards storage charges is Rs.1.23 Crores. Earlier free time was 10 days. Many bidders requested that at Haldia the dwell time is more than 35 days. Accordingly they requested for increase of free period from 25-30 days. Also upfront tariff guideline provides free storage period of 25 days in case of mechanical coal terminal. Accordingly, free period has been amended to 25 days in place of 10 days considered earlier. It is expected that only 30% of the cargo may be stored beyond the free days of 25 days. Accordingly, the Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed are proposed as under:

Working for calculation of storage charges (Berth No.2 Erstwhile Berth No. 3)						
Sl. No.	Particulars	Free days	1st slab	2nd slab	3rd slab	Total
1	Optimum Capacity	37,44,000				
2	Days in each slab	25	5	5		
3	%age of cargo in each slab	70%	20%	10%		
4	Quantity in each slab	26,20,800	7,48,800	3,74,400		
6	50% time is taken in each slab on an average)		18,72,000	46,80,000		65,52,000
5	Weights assigned		1.00	1.50		
	Weighted Quantity in each slab (50% time taken in each slab on an average)		18,72,000	70,20,000		88,92,000
7	Revenue requirement					1.23 (₹ in Crores)
8	Average Tariff per MT ton per day					1.39
9	Tariff for each slab		1.39	2.08	2.77	

Hence, the proposed storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period are as follows:

Description	Rate in ₹ per MT per day or part thereof
Free period	25 days
First five days after expiry of free period	1.39
6th day to 10th day after expiry of free period	2.08
From 11th day onwards	2.77

(c). **Miscellaneous Charges**

The Annual Requirement towards Miscellaneous charges is ₹1.23 Crores. Accordingly, composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighing of wagons/trucks, receiving/delivery of cargo is proposed to be charged at ₹3.29 per tonne of all Dry Bulk Cargo.

Sr. no.	Particulars	₹ in Crores
i.	Revenue Requirement (a)	1.23
ii.	Capacity of the Terminal (lakh tons per annum) (b)	37.44
	Misc charges per tonne (a) / (b) for all dry bulk cargo	3.29

3.4. The Performance Standards proposed by the SPMP are as follows:

- (i). The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo.
- (ii). In case of coal/coke/limestone/other dry bulk cargo, the capability of the terminal (mechanisation, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity.
- (iii). The Gross Berth Output shall be calculated by considering the total cargo unloaded from the ships during a month in the terminal divided by the net working hours of all the ships in that month at the terminal and multiplying the quotient with 24.
- (iv). The net working hours of the ships shall be determined by subtracting 4 hours per ship from the total hours spent by all the ships at that terminal in the month in question. While calculating the hours spent by the ship at the terminal, the time spent by the ship at the terminal beyond ships declaring its readiness to sail shall be ignored. Further, the vessels which complete her cargo work in a month shall be considered for the calculation of the Gross Berth productivity of the month.
- (v). The norms of Gross Berth Output for Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes are as follows:
 - Gross Berth Output for the Panamax Vessels or higher size vessel – 20,000 MT/ Day
 - Gross Berth Output for the Handymax/Supramax Vessels – 20,000 MT/Day

4. In accordance with the consultation procedure prescribed, a copy of the SPMP proposal dated 12 October 2020 was forwarded to Users / User Organizations / Major Coal Importers / Iron Ore Exporters / Prospective Bidders (as per the list furnished by SPMP) vide our letters dated 23 October 2020, 04 November 2020 and 10 November 2020, seeking their comments. In response, some of the prospective bidders and users have furnished their comments. These comments were forwarded to SPMP for its comments. The SPMP has responded vide its email dated 18 December 2020.

5. On a preliminary scrutiny of the proposal, it was seen that additional information/ clarification was required from SPMP on some points. Accordingly, additional information / clarification was sought from SPMP vide letter dated 12 November 2020. The SPMP vide its email dated 18 December 2020 has responded. The information sought from SPMP and the reply of SPMP thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply of SPMP
A.	General:	
(i).	The SPMP to forward a copy of its Board Resolution approving the proposal under reference.	The confirmed board proceedings have been forwarded to TAMP vide email dated 26.11.2020. (The SPMP vide its email dated 26 November 2020 has forwarded the approval of the Board of Trustees of SPMP for the subject proposal.)

Sl. No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply of SPMP												
(ii).	<p>The proposed facility as per draft Scale of Rates is envisaged to handle Coal, Coke, Limestone, other Dry bulk cargoes and Thermal coal, Iron ore & Iron Ore pellets. In this backdrop,</p> <p>(a). The reason for formulating the proposal based on the norms prescribed for a Coal terminal instead of adopting the norms prescribed for a Multipurpose project to be explained.</p> <p>(b). The share of each type of cargo envisaged to be handled at the proposed facility to be indicated.</p>	<p>(a). Guideline for coal terminal has been adopted since the berth is predominantly proposed for handling coal cargo which is based on the traffic estimated in the feasibility report.</p> <p>Further the method of handling of Limestone & other dry bulk cargo is almost similar to coking coal.</p> <p>(b). 80% cargo is expected to be Coking Coal / Non-Coking Coal, 10% Limestone and other Flux, balance 10% other dry bulk cargo.</p>												
(iii).	<p>On the ground of uncertainty on import of coal cargo, the SPMP has sought to propose handling of cargo like coke, limestone and other dry bulk cargo, Thermal coal, Iron ore & Iron Ore pellets. In this regard, the SPMP to consider handling of any other compatible cargo that can be handled at the facility at the time of fixation of Reference tariff on upfront basis and before invitation of bids. The SPMP to also note that the 2008/ 2013 Guidelines do not provide for fixation of tariff for additional cargo/ service or review of reference tariff and intervention by TAMP in a post bid scenario except for the Wholesale Price Index (WPI) indexation.</p>	<p>In 2019-20, around 17.5 million tonnes of Coal has been handled at HDC and the volume is likely to be increased in the coming years due to upgradation of Steel & Power Industries. In addition, around 9.7 million tonnes of other cargo such as Limestone, Manganese Ore, Coke, etc. were handled in the last FY. Although the instant berth has been considered for handling of Coal predominantly, yet provision has been kept for handling the Dry Bulk Cargo and the indicative share of the cargo to be handled has been provided.</p> <p>No cargo other than those already mentioned is envisaged as compatible cargo for handling at the proposed facility to avoid contamination.</p>												
B.	Optimal capacity:													
(i).	<p>Quay capacity:</p> <p>(a). The basis to consider the percentage share of Panamax vessels and Handymax vessels at 80:20 to be explained.</p> <p>(b). The actual percentage share of Panamax vessels and Handymax vessels handling coal, coke, limestone and other dry bulk cargo, Thermal coal, Iron ore & Iron Ore pellets that have visited HDC in SPMP in the past three years.</p>	<p>(a). During 2017-18, 2018-19 & 2019-20 in respect of import coal, average 79% cargo was carried by Panamax vessels (1060 nos.) while 21% cargo was carried by Handymax vessels (282 nos). Accordingly, the percentage share has been considered as 80% and 20% as Panamax & Handymax respectively.</p> <p>(b). During Last 3 years in respect of import coal, the number of Panamax Vessels and Handimax Vessels visited HDC is as follows :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Financial Year</th><th>Panamax Vessel</th><th>Handimax Vessel</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FY 2019-20</td><td>360</td><td>79</td></tr> <tr> <td>FY 2018-19</td><td>379</td><td>110</td></tr> <tr> <td>FY 2017-18</td><td>321</td><td>93</td></tr> </tbody> </table>	Financial Year	Panamax Vessel	Handimax Vessel	FY 2019-20	360	79	FY 2018-19	379	110	FY 2017-18	321	93
Financial Year	Panamax Vessel	Handimax Vessel												
FY 2019-20	360	79												
FY 2018-19	379	110												
FY 2017-18	321	93												

Sl. No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply of SPMP																
	<p>(c). To confirm that all the dry bulk cargoes viz., coal/ coke, limestone and other dry bulk envisaged to be handled at the facility would have the same productivity level of 20,000 tonnes per day.</p> <p>(d). Though the proposed facility is envisaged to handle Coal, Coke, Limestone and other Dry bulk cargoes, the SPMP has calculated the Quay Capacity of the Berth by considering that only coal will be handled. The reason for the said presumption to be explained.</p> <p>(e). The actual productivity achieved in HDC in respect of coke, limestone and other dry bulk cargo in the past three years to be furnished.</p> <p>(f). To confirm that the operator of the proposed facility would not be allowed to deploy higher capacity Rail mounted Mobile Harbour Crane at the facility other than the 1000 TPH capacity Rail mounted Mobile Harbour Crane proposed to be deployed at the facility.</p>	<p>(c). It is confirmed that the coal , coke, thermal coal, Limestone and Iron Ore Fines which are envisaged for handling through the proposed facility in berth no 2 will have the productivity level of 20,000 TPD</p> <p>(d). The proposed facility is envisaged to predominantly handle coal cargo and therefore the quay capacity of the berth is calculated considering only coal.</p> <p>(e). The actual productivity is as follows</p> <table><tr><th>Cargo</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th><th>2019-20</th></tr><tr><td>Coal</td><td>19536</td><td>17510</td><td>19539</td></tr><tr><td>Lime Stone</td><td>20923</td><td>19166</td><td>18853</td></tr><tr><td>Other dry bulk</td><td>18531</td><td>16987</td><td>15464</td></tr></table> <p>(f). The proposed Rail mounted Mobile Harbour Crane of 1000 TPH is the minimum capacity to be deployed by the operator and the operator could deploy a higher capacity at his discretion.</p>	Cargo	2017-18	2018-19	2019-20	Coal	19536	17510	19539	Lime Stone	20923	19166	18853	Other dry bulk	18531	16987	15464
Cargo	2017-18	2018-19	2019-20															
Coal	19536	17510	19539															
Lime Stone	20923	19166	18853															
Other dry bulk	18531	16987	15464															
(ii).	<p>Yard capacity:</p> <p>(a). From the calculation of stockyard capacity, it is seen that an area of 100000 square metres of land has been proposed to be used for stacking cargo at the proposed facility. The total area earmarked for the Project is at 208649 sq.m. except area relating to Berth No. 2 (2991.5 sq. mtr) What ancillary facilities are envisaged in the remaining 52% of the area.</p> <p>(b). From the workings furnished by SPMP, it is seen that there is a wide gap between the yard capacity and the quay capacity. Since yard capacity is reported to be a constraint, the SPMP is requested to look into the profile of the equipment and the Conveyor system and explore deploying a lower capacity handling equipment and Conveyor system, if yard capacity cannot be improved so as to narrow down the gap between the yard and the quay capacity.</p> <p>(c). The actual stack height achieved in HDC in respect of coal, coke, limestone and other dry bulk cargo in the past three years to be furnished.</p>	<p>(a). Out of the total land area of 2,08,649 sq.m, only an area of 1,00,000 sq.m is meant for cargo storage yard. Balance area has been earmarked for SILO, Railway siding, Conveyors, stacker cum reclaimer including track line, structural building, substation and Structural /Civil etc.</p> <p>(b). There is a gap between Quay capacity(5.11 MMTPA) and the yard capacity(3.744 MMTPA) on account of limitation in yard capacity. However, the equipment capacities has been planned to assure a guaranteed minimum unloading rate of 20,000 TPD and any further downsizing of equipment will seriously impair the productivity of 20,000 TPD.</p> <p>(c). No such data is maintained by HDC.</p>																

Sl. No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply of SPMP
	<p>(d). To clarify whether the stack height of 5.2 tonnes per sq.m considered by the SPMP for stackyard capacity calculation, would be applicable in respect of all the cargoes envisaged to be handled at the proposed facility.</p> <p>(e). The basis for considering an average dwell time of 35 days for yard capacity calculation to be explained.</p> <p>(f). The actual average dwell time in HDC in respect of coal, coke, limestone and other dry bulk cargo in the past three years to be furnished.</p>	<p>(d). Stacking capacity considered as 5.2 Ton/sqm. for calculating the stockyard capacity for cargo share as per SI No 1 .(ii). (b) above.</p> <p>(e). The dwell time of 35 days is considered based on the current dwell time for the cargo stored in the HDC stockyard.</p> <p>(f). The actual average dwell time in HDC in respect of coal, coke, limestone and other dry bulk cargo in the past three years is furnished by SPMP.</p> <p>(The SPMP has indicated that the average dwell time of import dry bulk cargo at HDC during the year 2019-20 is 36.86 days).</p>
C.	Capital cost:	
(i).	The basis for considering contingencies @ 3%, project supervision @ 2%, GST on civil works @ 18% of the civil cost and mechanical cost in the capital cost estimates of cargo handling activity to be furnished.	<p>(i). It is procedure in estimation to consider 3% for contingency and 2% for detailed Designs & Project Supervision costs to accommodate preliminary expenses, tendering and Project Management Consultancy etc.</p> <p>As has been stated in the Tariff application that the estimation of Capital costs, Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical / Electrical costs. Hence not considered as Capex and consequent Fixed assets. However, GST input tax credit is not available for Civil assets and hence the same is considered as Cap-ex.</p>
(ii).	To confirm that the base rate considered to estimate the civil capital costs as well as cost of each of the equipment considered, reflect the prevailing/ current market rates.	(ii). The base rate considered for preparation of the estimate considering the present market rate of equipment and prevailing SoR for civil cost.
(iii).	The documentary evidence furnished by the SPMP in support of the capital cost estimates do not match with the cost of the equipment considered by SPMP in the workings. The SPMP to, therefore, furnish documentary evidence in support of the cost of each of the Equipment viz., Rail mounted Mobile Harbour Crane, Conveyor system, Stacker cum Reclaimer, SILO, Rapid Wagon Loading System and In-motion weigh bridge. The workings to arrive at the cost of each of the Equipment as considered in the estimates also to be furnished.	(iii). The cost estimate of equipment has been prepared based on budgetary offer from the manufacturer. The documentary evidence has been already been forwarded along with tariff application.
(iv).	The basis for the lumpsum considered for Dust suppression, fire fighting facilities, water supply & distribution, Electrical power supply & distribution and Illumination, to be furnished justifying the	(iv). The cost estimate of Dust suppression, firefighting facilities, water supply & distribution has been prepared based on last estimate which was as per the budgetary offer from the manufacturer with 2% escalation to arrive at the

Sl. No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply of SPMP
	cost considered in the estimates.	current estimate. However, the estimate for Electrical power supply & distribution and Illumination has been prepared as per the budgetary offer from the existing contractor of HDC. [The SPMP has furnished the documentary evidence.]
(v).	The successful bidder is expected to lay HT power supply cables from the port's sub-station to the proposed sub-station of Berth No. 2. The SPMP to confirm that the cost of laying HT power supply cables has been captured in the capital cost estimates.	(v). It is confirmed that the cost of laying HT power supply cables has been captured in the capital cost estimates under the Electrical Power Supply and Distribution System including Substation.
D.	Operating Costs:	
(i).	Documentary evidence in support of unit cost of power at `11.91 per unit, to be furnished.	(i). The SPMP has furnished the documentary evidence in support of unit cost of power.
(ii).	<p>The hiring cost in respect of Locomotive, Baby Dozers, Excavator, Hydra, Bull Dozer and Pay loaders are reported to be as per the existing order of HDC. In this regard,</p> <p>(a). The documentary evidence in support of hiring charges of each of the above listed equipment to be furnished.</p> <p>(b). The number of hours/ shifts for which Locomotive and Baby Dozer are proposed to be deployed also to be indicated.</p> <p>(c). The basis for considering different days of operation of Excavator (360 days), Hydra (360 days), Bull Dozer (350 days) and Pay Loader (300 days) to be furnished. The reason for not considering the days of operation at the level of optimum utilisation days of the berth (70% x 365 days = 256 days) to be explained.</p>	<p>(a). The documentary evidence in support of hiring cost in respect of Locomotive, Baby Dozers, Excavator, Hydra, Bull Dozer and Pay loaders is furnished.</p> <p>(b). The Locomotive would be hired on daily basis and the 04 nos of Baby dozer is envisaged to be deployed for cumulative period of 10 shifts/ vessel as per requirement.</p> <p>(c). Since hydra, excavator and bull dozers may be required for daily maintenance and operations at stackyard, they have been considered for almost round the year operations. However, the payloader is proposed for cargo evacuation through road, therefore only 300 days for deployment of payloader on account of road evacuation has been considered.</p>
(iii).	<p>With regard to the calculation of fuel cost in respect of loco, the SPMP to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). Basis for considering fuel consumption of 30 liters per hour.</p> <p>(b). Basis to considering the carrying capacity of 1 rake at 4000 tonnes.</p> <p>(c). The time of 2.85 hours considered for loading each rake to be substantiated by actual</p>	<p>(a). Consumption of fuel by locomotive has been considered as 30 ltr per hour as per present consumption of fuel in the loco hired at HDC.</p> <p>(b). One standard railway rake will have 59 wagons with a carrying capacity of 68 tons per wagon. Due to mix of railway wagons that may come to the port, per rake capacity is considered as 4000 tons.</p> <p>(c). Presently there is no silo-loading facility at HDC. Therefore, documentary evidence regarding average time required for each rake loading is not</p>

Sl. No.	Information/ Clarification sought by TAMP	Reply of SPMP																
	data of past 3 years. (d). 0.5 hours of additional time considered for placement also to be substantiated by actual data of past 3 years.	available. (d). The proposed siding for loading facility is in proximity to south end of BH Yard reception grid and departure grid. Therefore around 20 mins to 30 mins will be required for hauling full rake to the siding from BH Yard.																
E.	Annual Revenue Requirement and Handling rates:																	
(i).	The ratio of foreign and coastal cargo considered by SPMP to arrive at the proposed handling rates to be furnished. The basis for adopting the said ratio also to be furnished.	(i). The 90% and 10% ratio of foreign and coastal cargo is considered to arrive at the handling rates.																
(ii).	The actual ratio of foreign and coastal cargo at HDC for the past 3 years to be furnished for each of the cargo envisaged to be handled at the proposed facility.	(ii). The actual ratio is tabulated hereby: <table><tr><th>Financial Year</th><th>Foreign (MT)</th><th>Coastal (MT)</th><th>Ratio</th></tr><tr><td>2017-18</td><td>1,82,33,372</td><td>45,54,372</td><td>4:1</td></tr><tr><td>2018-19</td><td>2,19,23,586</td><td>46,34,058</td><td>5:1</td></tr><tr><td>2019-20</td><td>2,37,35,330</td><td>35,48,341</td><td>7:1</td></tr></table>	Financial Year	Foreign (MT)	Coastal (MT)	Ratio	2017-18	1,82,33,372	45,54,372	4:1	2018-19	2,19,23,586	46,34,058	5:1	2019-20	2,37,35,330	35,48,341	7:1
Financial Year	Foreign (MT)	Coastal (MT)	Ratio															
2017-18	1,82,33,372	45,54,372	4:1															
2018-19	2,19,23,586	46,34,058	5:1															
2019-20	2,37,35,330	35,48,341	7:1															

6. In view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a joint hearing on the case in reference was held on 24 November 2020 through Video Conferencing. At the joint hearing, SPMP made a brief power point presentation of its proposal. The SPMP and the users/ prospective bidders have made their submissions during the joint hearing.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of information furnished by the SPMP the following position emerges:

- (i). Based on the proposal filed by Syama Prasad Mookherjee Port (SPMP) in January 2019, this Authority vide its Order dated 29 March 2019 has approved Reference Tariff on PPP mode related to Mechanization of Berth No. 2 (erstwhile Berth No. 3) of Haldia Dock Complex. The said order was notified in the Gazette of India vide G. No. 200 dated 07 June 2019. However, owing to poor response for the project during the bidding stage, the port has discharged the RFQ and has restructured the project, with revised cost estimates and revised technical specification based on the subsequent discussions that the port had with the prospective bidders and other port users. In this backdrop, the SPMP has come up with a revised proposal for fixing reference tariff for the project of “Mechanization of Berth No. 2 [Erstwhile Berth No. 3] at Haldia Dock Complex (HDC) on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis” for a concession period of 30 years at HDC by following principles of upfront tariff guidelines, 2008. The proposal of the port has approval of its Board of Trustees.
- (ii). The SPMP has filed its proposal in October 2020. The SPMP has furnished in December 2020 additional information/ clarification sought by us. The said proposal of the port alongwith the information/ clarification furnished by SPMP is considered in the analysis.
- (iii). The proposed mechanized berth is envisaged to primarily handle all types of Import Coal. However, considering the uncertainties with respect of Coal imports and to ensure optimum utilization of the facility and to provide flexibility to the terminal operator, the SPMP has proposed

handling of Coke, Limestone, Iron Ore Pellets and other Dry Bulk Cargoes also at the facility. The SPMP has indicated that about 80% cargo to be handled at the proposed berth would be Coking Coal / Non-Coking Coal, 10% Limestone and other Flux and the balance 10% would be other dry bulk cargo. The SPMP has confirmed that the method and rate of handling of Limestone and other dry bulk cargo is almost similar to coking coal.

In this regard, it is relevant to mention here that once an upfront/ reference tariff is fixed by this Authority for a set of cargo items following the Upfront Tariff Guidelines of 2008 or the Reference Tariff Guidelines of 2013, the said Guidelines do not provide for fixation of tariff for additional cargo/ service or review of reference tariff in a post bid scenario except for the annual indexation of tariff with reference to the variation in Wholesale Price Index (WPI). In such a scenario, the proposal of the port for envisaging handling of limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo also in addition to the coal/ coke, on the ground of uncertainty on import of coal cargo is a welcome step. Also, precedence is available at the Paradip Port Trust (PPT), where the PPT, to bring in efficiency and to ensure optimum utilisation of its facilities, at times, handles thermal coal at its Iron Ore Handling Plant (IOHP) and also handles Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ Other Dry Bulk Cargo at its Mechanized Coal Handling Plant (MCHP).

Thus, the proposal of the SPMP to consider handling of any other compatible cargo at the proposed facility in addition to the handling of coal/ coke, at this stage itself of fixing of Reference tariff and before invitation of bids, is taken into account.

- (iv). As stated earlier, the proposed facility will predominantly handle coal/ coke (80%) and the other dry bulk cargo proposed to be handled at the facility would be 20%. Hence, for determination of tariff for the cargo to be handled at the proposed facility, the SPMP has adopted the Upfront tariff Guidelines as applicable for a coal terminal. A multipurpose cargo berth envisages handling of both dry bulk cargo and break bulk cargo whereas the proposed mechanized berth is envisaged to handle only dry bulk cargo. Moreover, the SPMP has confirmed that the method and rate of handling of other dry bulk cargo is almost similar to coking coal. Therefore, the approach of the port in adoption of the Upfront tariff Guidelines as applicable for a coal terminal, instead of the Upfront tariff Guidelines for a Multipurpose berth, for fixation of Reference tariff for the proposed facility, is seen to be apt.

(v). Optimal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

- (i). The SPMP proposal envisages handling of Panamax vessels and Handymax vessels at the proposed facility with the deployment of two Rail Mounted Mobile Harbour Crane including Grab and Hoppers. Based on the average productivity achieved during the past years with HMCs at other berths, the SPMP has considered a similar productivity of 20000 tonnes per day in respect of both Panamax Vessels and Handymax Vessels.

The Upfront tariff fixation guidelines of 2008 for the Coal Terminal prescribes unloading norms of 35000 tonnes per day in respect of Panamax vessel and 15000 tonnes per day in respect of Handymax Vessels. Though the Guidelines prescribe different productivity levels for Panamax vessels and Handymax vessels, the SPMP has considered a uniform handling rate of 20000 tonnes per day for the Panamax Vessels and Handymax Vessels. In view of the lock gate and draft constraints at HDC, the HDC is mostly the second port of call with partially loaded vessels and hence the Panamax/ Handymax vessels arriving at HDC generally bring bottom cargo. In view of this position, the average actual productivity achieved at the MHC berths of HDC for coal for both Handymax and Panamax Vessels is reported to be similar.

The SPMP has also confirmed that the coal and its variants and all other dry bulk cargo envisaged for handling through the proposed facility in berth no 3 will have the same productivity level of 20000 tonnes per day.

Considering that the productivity of 20000 tonnes per day for both Handymax and Panamax Vessels as considered by SPMP is based on the past actuals, this Authority is inclined to consider a productivity of 20000 tonnes per day for both Handymax and Panamax Vessels.

It is noteworthy that recognizing the peculiarity of the situation at SPMP (of low draft), this Authority has in the past, while determining the upfront/ reference

tariff at SPMP, has considered the productivity level of a MHC at 10000 MT per day. Considering the deployment of 2 no. of Rail Mounted Mobile Harbour Crane including Grab and Hoppers at the proposed facility, consideration of productivity of 20000 MT per day appears to be in order.

- (ii). The ratio of Panamax and Handymax Vessels has been considered by SPMP at 70:30, based on the actual ratio of Panamax and Handymax Vessels achieved during the last 3 years i.e. 2017-18 to 2019-20.
- (iii). Considering the ship day output at 20000 tonnes per day for both Panamax vessels and Handymax vessels at 70% utilisation, the optimal quay capacity of the proposed facility works out to 5.11 million tonnes per annum, as estimated by the port.

(b). Optimal Yard Capacity:

- (i). The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. In its proposal, the port envisages allotment of an area of 2,08,649 Sqm of land except Berth no-2 (2991.5 sqm) to the proposed BOT operator. Out of the said area, 1,00,000 sq.m of land has been earmarked for storage yard and the balance area has been earmarked for SILO, Railway siding, Conveyors, stacker cum reclaimer including track line, structural building, substation and Structural /Civil etc.

The norm for estimation of yard capacity prescribed for mechanized coal terminals provides for a cushion of around 50%, to meet the requirement of area for ancillary facilities. That being so, the balance 50% is required to be considered for stacking purpose. Against this position, the SPMP has considered about 48% of the total area of land i.e. 1,00,000 sqm for the purpose of stacking of cargo, in the yard capacity calculation.

None of the users/ prospective bidders have objected to the proposed arrangement. It is also not unreasonable to assume that the port would have done due diligence on this aspect. The judgment of the port in this regard is, therefore, relied upon.

- (ii). The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre for stacking coal. The SPMP has considered the stacking factor at 5.2 tonnes per square metre. Since the proposed stack height is as per the Feasibility Report, this Authority relies upon the Quantity that could be stacked per sq.m of area at 5.2 tonnes, as proposed by the SPMP.
- (iii). The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12, based on the dwell time of 30 days. Considering the dwell time of 35 days based on the request of the bidder and current dwell time for the cargo stored in the HDC stockyard, the SPMP has arrived at the plot turnover ratio at 10.285 (360 days /35 days = 10.285)
- (iv). Based on the parameters as considered by SPMP as discussed above, the optimal yard capacity of the facility works out to 3.744 million tonnes per annum at 70% utilization, as estimated by the Port.

- (c). As per the Guidelines, the lower amongst the optimal quay capacity and yard capacity is to be considered as the optimal capacity of the facility. In the case in reference, the quay capacity has been assessed at 5.11 million tonnes per annum and the yard capacity has been assessed at 3.744 million tonnes per annum. Accordingly, the optimal capacity of the proposed facility would be 3.744 million tonnes per annum, being the lower amongst the optimal quay capacity and yard capacity.

In this connection, it is noticed that there is a wide gap between the yard capacity and the quay capacity. Thus, the SPMP was specifically requested to look into the profile of the equipment and the Conveyor system and explore deploying a lower capacity handling equipment and Conveyor system, if yard capacity cannot be improved so as to narrow down the gap between the yard and the quay capacity. In this regard, the SPMP has stated that there is limitation in the yard area available. Also, the port has reported to have planned the equipment capacities to assure a guaranteed minimum unloading rate of 20000 tonnes per day and that any downsizing of equipment will seriously impair the speedy handling of vessel which is one of the objectives of mechanization.

Based on the justification furnished by the port, this Authority considers the optimal capacity of the proposed facility at 3.744 million tonnes per annum, being the lower amongst the optimal quay capacity and yard capacity.

(vi). Capital Cost:

- (a). The project envisages unloading of Coal/ Coke, limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo in the import cycle, in a fully mechanized manner from the ship to the yard, without any manual intervention. Thus, the civil works and the profile of equipment has been estimated by the SPMP to enable mechanized handling of cargo.
- (b). The capital cost as estimated by the SPMP in its proposal for the handling activity is ₹298.26 crores of which ₹ 74.96 crores is towards civil capital costs, ₹181.80 crores is towards mechanical and equipment capital costs, ₹27.30 crores is towards electrical works and ₹14.20 crores is towards Miscellaneous capital costs.

(c). Civil Cost:

The capital civil costs has been estimated by the SPMP to the tune of ₹74.96 crores. The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for a coal terminal and require the port to estimate civil cost. The items of civil works as considered by SPMP generally adhere to normative list of civil works as stipulated in the guidelines for the coal terminal. The SPMP has confirmed that the estimate of Civil works have been prepared based on existing/ prevailing market/ contract rate of HDC. As per Clause 4.1 of 2008 Guidelines, civil cost is to be considered as per the estimates given by the port. In view of the above said confirmation given by the SPMP, the civil cost estimates as furnished by the SPMP are relied upon.

(d). Equipment Cost:

- (i). The Equipment cost of ₹181.80 crores as estimated by the Port is towards 1000 TPH Rail Mounted Mobile Harbour Crane including Grab and Hoppers, Conveyor 2000 TPH capacity (Approx 2200 m), Stacker cum Reclaimer, Silo, Dust suppression system and Fire Fighting facilities, In motion Weigh Bridge, Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2% and Contingencies @ 3%. Further, since Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical/ Electrical costs, as reported by the port the GST component has not been considered by the SPMP as part of capital cost.
- (ii). In addition to the above, the SPMP has envisaged to deploy some equipment on hire basis viz., 1 no. of High Power Locomotive, 4 nos. of Baby Dozers, 1 no. of Excavator, 1 no. of Hydra, 1 no. of Bull Dozer and 2 nos. of 10 MT Pay Loaders for road evacuation.
- (iii). The coal/ coking coal unloaded by 2 nos. of rail mounted Mobile Harbour Crane including Grab and Hoppers will be discharged into a single dock elevated conveyor. The coal from the dock conveyor will be conveyed to the yard conveyor for stacking. The coal from the stack yard reclaimed by stacker cum reclaimer will be conveyed to a stationary silo. The coal from the stationary silo will be loaded into railway wagons through a rapid wagon loading system in which the wagons will be moving. 80% the cargo is envisaged to be evacuated by rail and 20% of the cargo will be evacuated through Road. The equipment proposed to be deployed by the SPMP is seen to be in sync with the methodology of handling of cargo as envisaged in the Feasibility Report submitted by SPMP.
- (iv). With regard to deploying of equipment on hire basis, the port is of the view that if the BOT operator owns the above equipment, the idling cost of equipment and manpower will be loaded in the estimates of the capital cost and that considering hiring of the equipment will make the estimates more realistic. The judgment of the port in this regard is relied upon.
- (v). Given that none of the prospective bidders nor the users have raised any other pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.

(e). Electrical works:

The capital cost towards Electrical Power supply and distribution System including substation, Illumination including High mast lighting, Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2% and Contingencies @ 3%, has been considered by SPMP.

- (f). With regard to considering contingencies @ 3% and project supervision @ 2%, the SPMP is of the view that it is the normal practice for estimation to accommodate preliminary expenses, tendering, Miscellaneous works and Project Management Consultancy etc.
- (g). The estimates of various equipment and electrical works is generally seen to be in line with the Feasibility Report. Thus, the capital cost estimates as furnished by the SPMP is relied upon.
- (h). The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost which is as per the norm prescribed in the guidelines for coal terminal.
- (e). The Sarat Chatterjee & Co., has suggested higher capital cost in the range of ₹350 to 360 Crores for the project on various capital items. When the suggestion was shared with the port, the port has contended that the estimates require no modification. Clause 4.1 of 2008 Guidelines requires this Authority to consider the capital cost as estimated by the port. Hence, the capital cost as estimated by the port is considered in this analysis.
- (vii). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norm prescribed in the guidelines.
- (viii). Operating Cost:
 - (a). Hire Cost:
 - (i). As stated earlier, some equipment has been proposed to be deployed on hire at the proposed facility. Accordingly, the hire cost in respect of 1 no. of Locomotive, 4 nos. of Baby dozers, 1 no. of Excavator, 1 no. of Hydra, 1 no. of Bull Dozer, 2 nos. of 10 MT Pay loaders has been considered by SPMP, as part of the operating cost.
 - (ii). The hire cost of the locomotive has been considered by SPMP at ₹2.72 crores per annum, based on the HDC's current Work Order at daily hire charges of ₹75,509 per day and considering 350 days per annum. The hire charges is exclusive of fuel cost. Hence, the fuel cost has been estimated separately, as discussed in the following paragraph. The hire cost estimated by SPMP for a period of 12 months is considered in this analysis.
 - (iii). The hire cost of the Baby Dozers has been considered at an all-inclusive cost of ₹13230/- per shift. In spite of specific request, the SPMP has not furnished the documentary evidence in support of the hire charge of Baby Dozer. The hire cost considered by the port is relied upon.

Considering the optimal capacity at 3.744 million metric tonnes per annum and the average parcel size of the vessel at 28000 tonnes, the SPMP has determined that 175 vessels will be handled at the facility. Since the baby dozers would be required to aggregate the cargo, the port has considered that the 4 nos. of baby dozers would be aggregately deployed for 10 shifts per vessel. It is the judgment of the port that 175 Vessels would be handled at the facility. The workings given by SPMP is relied upon.
 - (iv). The hire cost of the Excavator has been considered by SPMP at ₹1690/- per hour, based on the Work Order dated 19 June 2020 as issued by the SPMP to a Contractor. The hire charges is an all-inclusive cost. The number of hours of deployment of Excavator has been considered for 8 hours per day for 360 days. The judgment of the port in this regard, is relied upon.
 - (v). The hire cost of the Hydra has been considered by SPMP at ₹760/- per hour, based on the Work Order dated 19 June 2020 as issued by the SPMP to a Contractor. The hire charges is an all-inclusive cost. The number of hours of deployment of Hydra has been considered for 8 hours per day for 360 days. The judgment of the port in this regard, is relied upon.
 - (vi). The hire cost of the Bull Dozer has been considered by SPMP at ₹2050/- per hour based on the Work Order dated 19 June 2020 as issued by the SPMP to a Contractor. The hire charges is an all-inclusive cost. The number of hours of

deployment of Hydra has been considered for 8 hours per day for 350 days. The judgment of the port in this regard, is relied upon.

- (vii). The hire cost of the 10 MT Pay loaders to be deployed for road evacuation have been considered at an all-inclusive cost of ₹24696/- per shift per loader. This is seen to be as per the hire cost considered in the Order no. TAMP/41/2018-KOPT in March 2019 and hence considered in this analysis.

The hire cost has been worked out by the port by considering deployment of 2 number of pay loaders for 2 shifts per day (road evacuation is not envisaged at night) for 300 days per annum. The judgment of the port in this regard, is relied upon.

- (b). Power Cost.

The consumption of power to the tune of 1.4 units per tonne is seen to be as per the norm prescribed in the Upfront Guidelines. The per unit cost of power at ₹11.91 per unit as considered by SPMP is supported by documentary evidence.

- (c). Fuel Cost:

- (i). Locomotive:

The SPMP has arrived the fuel cost considering 30 litres per hour at the rate of ₹75509.00 per day as per HDC's current work order with the prevailing cost per litre of ₹ 75.03 at Haldia. For handling of 80% of 3.744 MTPA by rail, at the rake capacity of 4000 tons with the time of 2.85 hrs taken for handling each rake and adding 0.5 hrs for placement, the number of hours required for loco to be used works out to 2508 hours per annum which has been considered for calculating fuel consumption of Loco. This is considered in this analysis.

- (ii). With regard to evacuation of the remaining 20% of cargo, the SPMP has stated that the said cargo would be evacuated by the pay loaders which would be deployed on hire, the cost of which has already been taken into account, as discussed earlier.

- (d). As per the norms prescribed in the guidelines for a coal terminal, the repairs and maintenance cost on civil work is estimated by SPMP at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment and electrical equipment cost. The said estimation is also considered at 1% on the component of civil assets and 7% on the component of equipment cost forming part of the miscellaneous assets.

- (e). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by SPMP, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.

- (f). Depreciation has been computed by SPMP @ 3.17% on civil assets, 6.33% on Mechanical assets and 9.5% on Electrical assets. The SPMP has confirmed that the depreciation rates are as per the Straight line method as per the Companies Act, 2013.

- (f). The guidelines for upfront tariff fixation stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Lease rental has been estimated by the port for a land area of 211640 square metres, of which 168888 is bare land and the remaining 42,752 square metres is Hard Stand Land. The license fee for the Dock Interior (inside Custom bounded area) for Bare Land and Hard Stand Area has been fixed at ₹26.28 per sq.m per month and ₹40.86 per sq.m per month respectively vide the Order no. TAMP/62/2016-KOPT dated 29 March 2017. As per the said Order, the said license fee has come into effect from 07 April 2016. Therefore, in April 2020, the said license fee would have got escalated four times by 2% and the license fee as applicable as on date would be ₹ 28.446 per sq.m per month and ₹44.22 per sq.m per month for the Dock Interior (inside Custom bounded area) for Bare Land and Hard Stand Area respectively, which has been considered by SPMP in its workings.

The Sarat Chatterjee & Co., is in agreement with the rates of license fee considered by the port. It is also in agreement with the area (42,752 sq. mtr.) of hard stand land considered by the port. It only differs with the area of bare land. In this regard, the port has clarified that the area of bare land is 1,68,888 sq. mtr.

- (ix). The total operating cost for the Cargo Handling Activity as discussed above is works out to ₹75.47 Crores.
- (x). The Upfront Tariff Guidelines, 2008 prescribes 16% return on the Capital Employed. Accordingly, the SPMP has worked out return on Capital Employed at the rate of 16% on the total Capital Cost of ₹298.26 crores, which works out to ₹47.72 Crores.
- (xi).
 - (a). The Annual Revenue Requirement (ARR) for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹123.19 crores.
 - (b). As prescribed in the guidelines for a coal terminal, the SPMP has apportioned 98% of the total revenue requirement towards handling charges and 1% each towards storage charge and miscellaneous charge.
- (xii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the SPMP is attached as **Annex - I**.
- (xiii).
 - (a). The tariff caps are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the terminal at the optimal capacity. Since the handling rate for all the three cargo groups proposed to be handled at the envisaged facility is reported to be the same, the SPMP has sought to prescribe uniform rate for all the cargo items, by considering the ratio of foreign and coastal cargo at 90:10 on the basis of the average of the actual ratio of foreign and coastal cargo (dry bulk [excluding thermal coal shipment]) handled at HDC in the last 3 years. The ratio of foreign and coastal cargo was given by the SPMP based on the past actual data, during the proceedings relating to the proposal received from SPMP for fixation of Reference tariff for the project of Setting up of Outer Terminal-I at HDC vide Order no. TAMP/76/2017-KOPT dated 31 July 2018.
 - (b). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets). Accordingly, concessional tariff has not been prescribed for coastal thermal coal, iron ore and iron ore pellets.
- (xiv).
 - (a). In the proposed Scale of Rates, the SPMP has proposed a free period of 25 days for coal/coke and all the other dry bulk cargo envisaged to be handled at the facility, as prescribed in the upfront guidelines.
 - (b). In the calculation of storage charges, the SPMP has considered that 70% of the cargo will be evacuated within the free period of 25 days and the balance 30% of the cargo is assumed to be evacuated in a gradual manner over 2 chargeable slab periods each comprising of 5 days. Thereafter, the SPMP has assigned weight to each of the slab and has thus worked out the storage charges to be applicable in each of the slabs to meet the ARR pertaining to the Storage activity. The rate for the 2nd slab and 3rd slab is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the 1st slab. The working for storage charges as furnished by SPMP is attached as **Annex - II**.
 - (c). The APSEZPL has stated that generally traders take more than 50 days for evacuation of the cargo from the port and requested to revisit the percentage of cargo storage in each of the slabs from existing percentage 70% in free period, 20% in 1st Slab and 5% in 2nd Slab to 70% in free period, 15% in 1st Slab, 10% in 2nd Slab and 5% in 3rd Slab for calculation of the storage charges. In this regard, the SPMP has stated that as per the record at HDC, the average dwell time is 35 days and not 50 days. Accordingly, 35 days of dwell time and the calculation of the storage charges has been done as per method prescribed in different tariff orders of TAMP.
 - (d). Some projects whose tariff was fixed under 2008 Guidelines at Major Port Trusts are facing the issues in relation to reported high storage charges which appear to have impact on the viability of the projects. It is reported by some operators that because of high storage charges they are not in a position to attract traffic to their terminals and the cargo gets diverted to nearby non-major ports and private ports who offer more free dwell time and charge lower storage charges. The 2013 Reference tariff Guidelines do not provide for modification of any tariff including free period and storage charges in a post bid scenario. Even the APSEZL has highlighted this aspect. Based on this position, the SPMP was requested to firm up the storage charges and free dwell time.
 - (e). The SPMP has stated that the plot turnover ratio for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12 based on the dwell time of 30 days. However, considering that the cargo at

the proposed facility would be evacuated from the stackyard through mechanized wagon loading system, it has adopted a plot turnover ratio of 10 based on a dwell time of 35 days. In view of this position, the SPMP has reported to have considered a free period of 25 days.

- (f). The SPMP has addressed the request made by the prospective bidders to increase the free days by stating that the average dwell time of cargo at HDC as 35 days considering the same, free storage period has been proposed at 25 days for the tariff fixation.
- (g). Based on the detailed justification furnished by the Port, this Authority is inclined to approve the storage charges based on the methodology adopted by the Port.
- (xv). Based on the annual revenue requirement, the upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹3.29 per tonne. The miscellaneous charge covers miscellaneous services such as sweeping, weighing of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc.
- (xvi). In the proposed Reference tariff schedule, the SPMP has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign vessel, day, free period and per day. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the various Upfront/ Reference tariff Schedules for the various project at various Major Port Trusts.
- (xvii). In the proposed Reference tariff schedule, the SPMP has proposed some general conditionalities like conditionalities governing classification of vessels into foreign and coastal, levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates/ rationalize the conditionalities, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront/ Reference tariff schedule of various major port trusts.
- (xviii). The SPMP has proposed a provision to state that the Cargo handling charges is a composite charge for unloading of the coal/ coke, Limestone and other Dry Bulk Cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 25 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons/ trucks and is inclusive of wharfage and supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (xix). Under the schedule of storage charges, the SPMP has proposed conditionalities stating that commencement of free period from the day following the day of complete discharge of cargo, exclusion of terminal's non-working days and custom notified holidays for the purpose of free period, storage charges to be payable for all days including terminal's non-working days and custom notified holidays for stay of cargo beyond free days and storage charge on cargo may not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator, are seen to be in line with the prescription at the other major ports/ private terminals.
- (xx). As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2020. Hence, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2020 instead of 1 January 2021 as proposed by SPMP.
- (xxi). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The SPMP has proposed the Performance Standards in respect of Gross Berth Output for Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes to be handled by the Panamax Vessels and Handymax Vessels each at 20000 tonnes per Day per Berth, as considered in the optimal quay capacity calculation.

Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as proposed by the SPMP, are notified along with the Reference Tariff Schedule.

- (xxii). If there is any error apparent on the face of records considered or for any other justifiable reasons, the SPMP may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

9.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

9.2. The Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - III** and the schedule of Performance Standards for the Mechanisation of Berth no. 2 at HDC of SPMP is attached as **Annex - IV**.

9.3. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the Mechanisation of Berth no. 2 at HDC and notifies it alongwith the Performance Standards.

9.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority are to be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the SPMP is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of this project.

10.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff would be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation, in the first year of operation as the case may be.

10.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the SPMP on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

10.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

10.5. After considering the views of the SPMP, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

10.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

10.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

10.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding SPMP. The SPMP will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

10.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

10.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

10.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./476/2020-21]

ANNEX - I			
REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR THE MECHANISATION OF BERTH NO. 2 [Erstwhile Berth No. 3] AT HALDIA DOCK COMPLEX OF SYAMA PRASAD MOOKERJEE PORT, KOLKATA.			
			₹ In Crores
Sr. No.	Particulars		Estimates furnished by KOPT
I	<u>Optimal capacity</u>	-	
(a)	<u>Optimal Quay Capacity</u>	-	
	Percentage Share of capacity of Vessels		
	- Panamax Vessels (S1)		70%
	- Handymax Vessels (S2)		30%
	Shipday Output		
	- Panamax vessels (P1)		20000
	- Handymax vessels (P2)		20000
	Optimal Quay Capacity = $0.7*((S1*P1)+(S2*P2))*365$ (in tonnes)		5110000
(b)	<u>Optimal Yard Capacity</u>		
	- Area of the yard made available by the port as usable storage (in m2) (A)		100000
	- Percentage of total yard area that could be used for stacking (U)		100%
	- Quantity that could be stacked per m2 of area (Q)		5.2
	- Turnover ratio of the plot in an year (T)		10.285
	Optimal yard capacity $(0.7 \times (A \times U\% \times Q \times T \text{ tons}))$ (in tonnes)		3743740
	Optimal Capacity of the terminal (lower of (a) and (b)) (in tonnes)		3743740
	Optimal Capacity of the terminal (in million metric tonnes per annum)		3.744

II	<u>Capital Cost</u>	-	
A.	<u>Cargo Handling Activity</u>	-	
	(i). Civil Cost		
	Revamping of the Existing Berth to accommodate the Loaders and Other Machineries		2.79
	Civil Foundation for Conveyor Structure		5.00
	Civil works for Silo System		5.00
	Long Travel CR 120 Rail 360 Mtr		1.00
	Construction of New Railway Lines for Rapid Wagon Loading System		11.00
	Extension of existing railway tracks of Stacker cum Reclaimer		20.32
	RCC Drain		2.00
	Compound wall		1.50
	Land filling and Compaction		0.50
	Office Building		0.60
	Substation Building		2.69
	Laterite Hard Stading of the Yard		8.10
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%		1.21
	Contingencies @ 3%		1.82
	GST on Civil works @ 18%		11.44
			74.97
	(ii). Equipment Cost		
	1000 TPH Rail Mounted Harbour Mobile Crane with rail span of 13.687 M including Grab and Hoppers with Provision of Shore Power		79.16
	Conveyor 2000 TPH capacity (Approx 2000 m) including transfer points		21.19
	Stacker cum Reclaimer– Stacking-2000 TPH, Reclaiming - 2000 TPH, with Boom Length-45 m		50.00
	SILO- for rapid Wagon Loading System with Storage Capacity of Minimum 800 MT and discharge rate of 2000 TPH		14.25
	Dust suppression system and Fire Fighting facilities including water supply and distribution.		7.59
	In motion Weigh Bridge		0.95
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%		3.46
	Contingencies @ 3%		5.19
			181.79
	(iii). Electrical Works		
	Electrical Power supply and distribution System including substation		25.00
	Illumination including High mast lighting		1.00
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%		0.52

	Contingencies @ 3%		0.78
			27.30
	(iv). Miscellaneous		
	5% on Civil Cost, Equipment & Electrical Cost		14.20
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii + iii+iv)		298.26
III	<u>Operating Cost for Cargo Handling Activity</u>	-	
	(a). Hire Cost	-	
	- Locomotive (Hire Charges Rs.75,509 per day X 360 days)	-	2.72
	- Baby Dozers (Hire Charges Rs. 13,230 per hour X 175 vessels X 10 hours)	-	2.32
	- Excavator (Hire Charges Rs. 1690 per hour X 8 hours X 360 days)	-	0.49
	- Hydra (Hire Charges Rs. 760 per hour X 8 hours X 360 days)	-	0.22
	- Bull Dozer (Hire Charges Rs. 2050 per hour X 8 hours X 350 days)	-	0.57
	- 10 MT Pay loaders (Hire Charges Rs. 24696 per hour X 2 Nos. X 2 Shifts X 300 days)	-	2.96
		-	
	(b). Power Cost (1.4 units/ tonne X Rs. 11.91 per unit X 3,744 MMTPA)	-	6.24
		-	
	(c). Fuel Cost		
	- Locomotive (30 ltrs per hour X Rs.75.03 per litre X 2508 hours p.a)		0.56
	(c). Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on civil work)		0.79
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)		15.37
	(d). Insurance (1% on Gross fixed assets)		2.98
	(e). Depreciation		
	- Civil Work @ 3.17%		2.50
	- Mechanical Work @ 6.33%		12.08
	- Electrical Assets @ 9.5%		2.72
	(f). License Fee (168888 sqm bare land @ 28.4463 per sqm per month + 42752 sq.m hard stand & Jetty area @ Rs 44.2281 per sqm per month X 12 months)		8.03
	(g). Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)		14.91
	Total Operating Cost		75.47
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>	-	
A.	-	-	
(i).	<u>Estimated Revenue Requirement</u>	-	
	(a). Total Operating Cost		75.47
	(b). Return on capital Employed @ 16%		47.72

	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity		123.19
(ii).	Apportionment of Revenue Requirement		
	(a). Cargo Handling Charges (98% of ARR)		120.73
	(b). Storage Charges (1% of ARR)		1.23
	(c). Miscellaneous Charge (1% of ARR)		1.23
	(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity		123.19
(iii).	Cargo Handling charge	-	
	(a). Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (` in lakhs)		12072.82
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)		37.44
	- Per Tonne rate for handling of cargo (foreign)		335.90
	(b). Storage Charge		
	- Revenue Requirement (` in lakhs)		123.19
	- % of Cargo to attract storage charge		35%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (tonnes)		1310309
	Storage Charge (beyond the free period)		Rate Per tonne per day or part thereof
	-Free period		25 days
	-First five days (after free period)		1.39
	-6th day to 10th day (after free period)		2.08
	-11th day onwards (after free period)		2.77
	(c). Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (` in lakhs)		123.19
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)		37.44
	- Miscellenous Charge (` per tonne)		3.29

Annex - II

Working for calculation of storage charges (Berth No.2 [Erstwhile Berth No. 3])						
Sl. No.	Particulars	Free days	1st slab	2nd slab	3rd slab	Total
1	Optimum Capacity	37,44,000				
2	Days in each slab	25	5	5		

3	%age of cargo in each slab	70%	20%	10%		
4	Quantity in each slab	26,20,800	7,48,800	3,74,400		
6	50% time is taken in each slab on an average)		18,72,000	46,80,000		65,52,000
5	Weights assigned		1.00	1.50		
	Weighted Quantity in each slab (50% time taken in each slab on an average)		18,72,000	70,20,000		88,92,000
7	Revenue requirement					1.23 (₹ in Crores)
8	Average Tariff per MT ton per day					1.39
9	Tariff for each slab		1.39	2.08	2.77	

Annex - III**SYAMA PRASAD MOOKERJEE PORT, KOLKATA****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISATION OF BERTH NO. 2 [ERSTWHILE BERTH NO. 3] AT HALDIA DOCK COMPLEX OF SYAMA PRASAD MOOKERJEE PORT, KOLKATA****1. Definitions:**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Coastal Vessel' means any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping / Competent Authority.
- (ii). 'Foreign Vessel' means any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
- (iv). 'Free period' shall mean the period during which cargo is allowed storage free of demurrage and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (v). 'Per Day' shall mean a calendar day or part thereof.

2. General Principles of Assessment:**(i). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate**

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo / container.

The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

(b). Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(c). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

- In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii) Interest on delayed payments / refunds:

- a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - b) The rate of penal interest will be 2 % above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
 - c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. The provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or undercharge bills, if the amount due to the terminal is `100/- or less.
- (vi). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal Operator.
- (vii). The berth hire charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (viii). (a). The reference rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). In calculating the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5, unit fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

3. Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
1.	All Types of Coal & Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes (Other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets)	335.90	201.54
2.	Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets	335.90	335.90

Note:

The Cargo handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the coal/ coke, Limestone and other Dry Bulk Cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 25 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons / trucks. This composite charge includes wharfage and supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

4. Storage Charges

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

Description	Rate in ₹ per MT per Day or part thereof
Free period	25 days
First five days after expiry of free period	1.39
6 th day to 10 th day after expiry of free period	2.08
From 11 th day onwards	2.77

Notes :

- Free period shall commence from the day following the day of complete discharge of cargo.
- For the purpose of free time, terminal's non-working days and Custom's notified holidays shall be excluded.
- Storage charge shall be payable for all days including terminal's non-working days and Custom's notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.

5. Miscellaneous Charges:

Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons/ trucks, receiving/ delivery of cargo etc., shall be levied at ₹ 3.29 per metric tonne.

6. General Note to Section-3 to Section-5 Above:

- The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2020 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period. However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

- v. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable or the ensuing financial year.
- vi. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- vii. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- viii. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months' period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - IV

PERFORMANCE STANDARDS

Schedule of Performance Standards for "Mechanisation of Berth no. 2 [Erstwhile Berth No. 3]" at Haldia Dock Complex, Syama Prasad Mookerjee Port, Kolkata"

Gross Berth Output:

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of coal/ coke/ limestone/ other dry bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The Gross Berth Output shall be calculated by taking the total cargo unloaded from the ships during a month in the terminal divided by the **net** total number of working days of **all the ships** in that month at that terminal **and multiplying the quotient by 24. The net** working days of **all the ships** shall be determined by subtracting 4 hours per shift from the total hours spent by all the ships at the terminal in the month in question. **While calculating the hours spent by the ship at the terminal, the time spent by the Ship at the terminal beyond ship declaring it's readiness to sell shall be ignored. Further, the vessels which complete her cargo work in a month shall be considered for calculation of the gross berth productivity of the month. The formula is as follows:**

$$\text{Gross Berth Output} = \frac{\text{Total cargo unloaded from the ship during the month in the Terminal}}{\text{Networking hours}} \times 24$$

The norms of Gross Berth Output for Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes are as follows;

- Gross Berth Output for the Panamax Vessels or higher size vessels – 20,000 MT per Day
- Gross Berth Output for the Handymax / Supramax Vessels – 20,000 MT per Day